

Catalogue 53-222 Annual

Catalogue 53-222 Annuel

# Trucking in Canada

1991

# Le camionnage au Canada

1991



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada



## Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

## How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division,  
Surface and marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2486) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

## How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto  
Credit card only (973-8018)

## Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Division des transports,  
Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2486) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

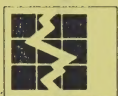
## Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto  
Carte de crédit seulement (973-8018)



## ATTENTION USERS OF TRANSPORTATION DATA

**TRANSPORTATION DIVISION      53-222      1991**

Attention: Marketing Coordinator

Jean Talon Building, 12 A-7

Ottawa, Ontario

K1A 0T6

**FAX: (613) 951-0579**

Information on special customized tabulations and market share analysis offered by the



# AVIS AUX UTILISATEURS DES DONNÉES SUR LE TRANSPORT

## DIVISION DES TRANSPORTS

53-222 1991

À l'attention du coordonnateur de la commercialisation

Immeuble Jean Talon, 12 A-7 étage

Ottawa (Ontario)

K1A 0T6

FACSIMILÉ: (613) 951-0579

Pour obtenir des renseignements complémentaires sur les totalisations spéciales personnalisées et les





Statistics Canada  
Transportation Division  
Surface and Marine Transport Section

# Trucking in Canada

1991

Statistique Canada  
Division des transports  
Section des transports de surface et maritimes

# Le camionnage au Canada

1991

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication  
may be reproduced, stored in a retrieval system or  
transmitted in any form or by any means, electronic,  
mechanical, photocopying, recording or otherwise  
without prior written permission from Licence  
Services, Marketing Division, Statistics Canada,  
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1994

Price: Canada: \$45.00  
United States: US\$54.00  
Other Countries: US\$63.00

Catalogue No. 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences  
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de  
transmettre le contenu de la présente publication, sous  
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,  
enregistrement sur support magnétique, reproduction  
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou  
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,  
sans l'autorisation écrite préalable des Services de  
concession des droits de licence, Division du  
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,  
Canada K1A 0T6.

Mars 1994

Prix : Canada : 45 \$  
États-Unis : 54 \$ US  
Autres pays : 63 \$ US

N° 53-222 au catalogue

ISSN 0829-8947

Ottawa

## Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*

## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **David Dodds**, Director, and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section.

Major contributions were made by the following analysts: **Dan Calof**; **Denis Caron**; **Kathie Davidson**; **Michael McKenzie**; **Gilles Paré**; **Marcia Santiago Robert Thérberge** and **Dave Wallace**.

Technical assistance was provided by: **Linda De Montigny**; **Morteza Doroudian**; **Joe Foti**; **Réjean L'Heureux**; **Larry Plager** and **Paul Tulloch**.

Other significant contributions to the collection and preparation of the data were made by the following people:

### Transportation Division – Division des transports

Michel Cloutier	Sandy Gauthier
Judy Cotterill	Rochelle Handelman
Carole Ducharme-Danielson	Audrey Kealey
Bill Flanagan	Nathalie Larocque
Laura Fraser	Elaine LaRose

### Business Survey Methods Division – Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Johanne Denis	Robert Kozak
Lyne Guertin	Danielle Lalande

### Systems Development Division – Division du développement de système

Wilder Boucaud	John Fleming	James Plourde
----------------	--------------	---------------

### Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Mike Maydan	Brian McGuire	Elizabeth Snell
-------------	---------------	-----------------

### Operations and Integration Division – Division des opérations et de l'intégration

Jacques Beauchamp

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



## REMERCIEMENTS

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **David Dodds**, directeur, et **Jim Cain**, chef de la section des transports terrestres et maritimes.

Les analystes suivants ont contribué d'une façon particulière: **Dan Calof**; **Denis Caron**; **Kathie Davidson**; **Michael McKenzie**; **Gilles Paré**; **Marcia Santiago Robert Thérberge** et **Dave Wallace**.

**Linda De Montigny**; **Morteza Doroudian**; **Joe Foti**; **Réjean L'Heureux**; **Larry Plager** et **Paul Tulloch** ont prêté leur assistance technique.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation des données:

Dennis LeBlanc	Yvele Paquette
Andrea Mathieson	Rose Ryan
Peggy Moffatt	Surender Singh
Azadeh Mosavat	Shirley Wong
Emma Ng	Dorothee Woodward

Eric Rancourt

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.





# Table of Contents

## Trucking in Canada

# Table des matières

## Le camionnage au Canada

	Page		Page
<b>Highlights</b>	<b>5</b>	<b>Faits Saillants</b>	<b>5</b>
<b>Chapter I</b>		<b>Chapitre I</b>	
General Overview	7	Aperçu général	7
Trucking in Transportation	7	Le camionnage et les transports	7
Trucking Contribution to GDP	8	La contribution du camionnage au PIB	8
Trucking Activity	8	Activités du camionnage	8
Trucking Employment	10	Effectif du secteur du camionnage	10
Trucking's Importance in Canada – United States Trade	11	L'importance du camionnage dans le commerce entre le Canada et les États-Unis	11
Trucking in Canada, 1991	12	Le camionnage au Canada, 1991	12
<b>Chapter II</b>		<b>Chapitre II</b>	
Annual Motor Carriers of Freight Survey. Financial and Operating Statistics, 1991	15	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1991	15
Introduction	15	Introduction	15
Summary Results	15	Résumé des résultats	15
Region of Domicile	16	Région de domicile	16
Area of Activity	16	Région d'activité	16
Revenues and Expenses	17	Recettes et dépenses	17
Operating and Originating Revenues	17	Recettes d'exploitation et recettes d'origine	17
Operating Expenses	19	Dépenses d'exploitation	19
Principal Commodity by Type	20	Les principaux types de marchandises	20
Operating Ratio	20	Ratio d'exploitation	20
Movements	20	Mouvements	20
Employment and Salaries	20	Emploi et rémunération	20
Distribution of the Wage Dollar	23	Répartition du dollar salarial	23
Owner Operators	23	Chauffeurs contractants	23
Revenue Equipment Operated	24	Matériel productif en service	24
Distance Travelled	26	Distance parcourue	26
Fuel	27	Carburant	27
Balance Sheet	28	Bilan	28
<b>Chapter III</b>		<b>Chapitre III</b>	
Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, 1992	45	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1992	45
Section 1 – All Carriers	45	Partie 1 – Tous les transporteurs	45
Section 2 – Large Carriers	48	Partie 2 – Grandes entreprises	48
<b>Chapter IV</b>		<b>Chapitre IV</b>	
Commodity Origin and Destination Statistics – Domestic For-hire Trucking Activity, 1991	57	Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises – trafic intérieur, 1991	57
Introduction	57	Introduction	57
Origin and Destination Traffic	57	Origine et destination du trafic	57
Commodity Movements	62	Mouvements de marchandises	62
Weight Groups by Load	64	Groupes de poids par charge	64
Weight Groups by Commodity Weight	67	Groupes de poids selon le poids des produits	67
Distance Groups	68	Groupes de distances	68
Selected Output Measures	68	Certaines mesures de rendement	68



# Table of Contents – Concluded

## Trucking in Canada

# Table des matières – fin

## Le camionnage au Canada

	Page		Page
<b>Chapter V</b>		<b>Chapitre V</b>	
Commodity Origin and Destination Statistics, Canada – U.S. For-Hire Trucking Activity, 1991	105	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, camionnage pour compte d'autrui, trafic entre le Canada et les États-Unis, 1991	105
Introduction	105	Introduction	105
Section 1 – Commodity Movements	105	Partie 1 – Mouvements des marchandises	105
Section 2 – Market Penetration	120	Partie 2 – Pénétration du marché	120
<b>Chapter VI</b>		<b>Chapitre VI</b>	
Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III – Operating Statistics, 1991	127	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Niveau III – Données d'exploitation, 1991	127
Introduction	127	Introduction	127
Summary Results	128	Résumé des résultats	128
Section 1 – For-hire Carriers	128	Partie 1 – Transporteurs pour compte d'autrui	128
Section 2 – Owner Operators	130	Partie 2 – Chauffeurs contractants	130
<b>Chapter VII</b>		<b>Chapitre VII</b>	
Transportation of Dangerous Goods	149	Transport des marchandises dangereuses	149
<b>Chapter VIII</b>		<b>Chapitre VIII</b>	
Survey Methodology and Data Quality	159	Méthodologie d'enquête et qualité des données	159
8.1 Introduction	159	8.1 Introduction	159
8.2 Annual Motor Carriers of Freight Survey – (Chapters 2 and 6)	160	8.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – (chapitres 2 et 6)	160
8.3 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey – (Chapter 3)	163	8.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises – (chapitre 3)	163
8.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – (Chapters 4 and 5)	164	8.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – (chapitres 4 et 5)	164
8.5 Data Quality	167	8.5 Qualité des données	167
<b>Glossary</b>	177	<b>Glossaire</b>	179

## Highlights

## Faits saillants

### For-Hire Trucking: Annual Industry Statistics, 1991

- Operating revenues (\$8.4 billion) and operating expenses (\$8.2 billion) were nearly unchanged from the 1990 levels for carriers who reported annual revenues of \$1 million or more in 1991. The operating ratio was unchanged from 1990 at .97 for the same group of carriers.
- An average salary of \$31,090 (excluding benefits) was earned by 72,617 employees of the 1,427 for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more in 1991.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.6 billion for small for-hire carriers.
- The estimated number of carriers with revenues of less than \$1 million in 1991 reached 41,268. This represents 6,556 small for-hire carriers and 34,712 owner operators.

### For-Hire Trucking: Annual Activity Statistics, 1991

- Canada-based carriers with annual intercity revenues over \$1.0 million reported 150 million tonnes of freight were moved in domestic and Canada-U.S. intercity freight service in 1991. Domestic traffic represented 84% of the tonnage.
- On the domestic side, sand and gravel was the top commodity in terms of tonnage; food was the biggest revenue-earner.
- Road motor vehicles were prominent in the Canada-U.S. movements.

### Camionnage pour compte d'autrui: Structure de l'industrie, 1991

- Les recettes (8,4 milliards \$) et les dépenses (8,2 milliards \$) d'exploitation sont demeurées presque inchangées par rapport à 1990 pour les transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles de 1 million \$ et plus en 1991. Le ratio d'exploitation est demeuré stable par rapport à 1990 (.97).
- Un salaire moyen de 31 090 \$ (excluant les bénéfices) a été gagné par les 72 617 employés des 1 427 transporteurs pour compte d'autrui ayant déclaré des recettes annuelles de 1 million \$ et plus en 1991.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,6 milliard \$ pour les petits transporteurs pour compte d'autrui.
- Le nombre estimatif de transporteurs ayant déclaré des recettes de moins de 1 million \$ en 1991 a été établi à 41 268. Ceci consiste en 6 556 petits transporteurs pour compte d'autrui et 34 712 chauffeurs contractants.

### Camionnage pour compte d'autrui: Activité de l'industrie, 1991

- Les transporteurs domiciliés au Canada qui ont généré des recettes annuelles de 1 million \$ ou plus du transport interurbain de marchandises ont transporté 150 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les États-Unis. Le trafic intérieur a représenté 84 % du tonnage.
- Du côté intérieur, le sable et le gravier ont compté pour la plus grande part du tonnage transporté. Le transport des produits alimentaires a compté pour la part la plus importante des recettes.
- Le transport des véhicules automobiles routiers a compté pour une grande part du trafic entre le Canada et les États-Unis.



**FOR FURTHER READING**

Selected Publications  
from Statistics Canada

**LECTURES SUGGÉRÉES**

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

**Surface and Marine Transport – Service Bulletin**, Bilingual, Eight issues/year.

**Air Carrier Operations in Canada**, Quarterly, Bilingual

**Aviation Statistics Centre – Service Bulletin**, Monthly, Bilingual

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, Quarterly, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report**, Annual, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report**, Annual, Bilingual

**Canadian Civil Aviation**, Annual, Bilingual

**Air Charter Statistics**, Annual, Bilingual

**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation**, Occasional, issued in 1986.

**Railway Carloadings**, Monthly, Bilingual

**Railway Operating Statistics**, Monthly, Bilingual

**Rail In Canada**, Annual, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Monthly, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Fuel Sales**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Registrations**, Annual, Bilingual

**Trucking in Canada**, Annual, Bilingual

**Shipping in Canada**, Annual, Bilingual

**Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service**, Bilingue, Huit numéros/année. 50-002

**Opérations des transporteurs aériens au Canada**, Trimestriel, Bilingue 51-002

**Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service**, Mensuel, Bilingue 51-004

**Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, Trimestriel, Bilingue 51-005

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, Annuel, Bilingue 51-204

**Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis**, Annuel, Bilingue 51-205

**Aviation civile canadienne**, Annuel, Bilingue 51-206

**Statistique des affrètements aériens**, Annuel, Bilingue 51-207

**L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile**, Hors série, publiée en 1986. 51-501E/F

**Chargements ferroviaires**, Mensuel, Bilingue 52-001

**Statistique de l'exploitation ferroviaire**, Mensuel, Bilingue 52-003

**Le transport ferroviaire au Canada**, Annuel, Bilingue 52-216

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, Mensuel, Bilingue 53-003

**Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain**, Annuel, Bilingue 53-215

**Véhicules automobiles: Ventes de carburants**, Annuel, Bilingue 53-218

**Véhicules automobiles: Immatriculations**, Annuel, Bilingue 53-219

**Le camionnage au Canada**, Annuel, Bilingue 53-222

**Le transport maritime au Canada**, A., Bil. 54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.



## Chapter I

### General Overview

Trucking is a part of the life of every Canadian. Most of what we come in contact with, from the clothes we wear to the food we eat, travels by truck over some part of its production/consumption cycle. Due to Canada's economic, geographic, and demographic make-up, transportation plays a greater role in the Canadian economy than it does in most other countries. And due to the flexibility of trucks, trucking is often the easiest way to transport many types of goods around Canada quickly and efficiently.

#### The Economy in 1991

The gross domestic product declined by 1.2 % in 1991, despite a slight increase in economic activity during the spring. As a result, demand for goods and services decreased, including demand for transportation services.

To face this situation and the recently deregulated environment in the trucking industry, trucking firms cut their rates in an attempt to keep market share. The firms also tried to cut costs as much as possible. Mergers and consolidations took place in 1991 to address problems of weak demand and excess capacity in the sector. This, although, did not prevent numerous closures and bankruptcies among major carriers. All of these factors combined to add downward pressure on the financial performance in the industry.

Many Canadians are heavily dependent on trucks for their economic livelihood. Directly, truck drivers, mechanics, office staff, and other truck company employees earn their wages from truck cargo movements. In addition, those who manufacture and sell the trucks are dependent on the trucking industry for their income. More indirectly, the manufacturing, wholesale, retail, and international trade industries use trucks as a major mode of transport for moving goods, and consequently the income of employees in those industries is highly correlated with the health of the trucking industry. Finally, since most goods that need to be moved from one place to another must rely on trucking for at least one leg of their voyage, the efficiency and viability of the trucking industry has an impact on the economic welfare of most of the Canadian labour force.

Transportation is an important sector in the economy, accounting for a substantial percentage of total national income and employment. In addition, most of the other sectors in the economy (e.g. manufacturing, wholesale trade, retail trade, natural resources) need an efficient and cost-effective transportation system to be competitive. Therefore, the prosperity of the entire economy is linked to the transportation sector.

#### Trucking in Transportation

The Trucking industry can be divided into two major components, **For-hire** and **Private**. **For-hire trucking** includes carriers principally engaged in the transportation of freight for compensation. The for-hire trucking industry includes owner operators. **Private trucking** is defined as the operation of a fleet by a company not principally involved in trucking.

## Chapitre I

### Aperçu général

Le camionnage touche la vie de tous les canadiens. Presque tout ce qui nous entoure, qu'il s'agisse des vêtements que nous portons ou des aliments que nous mangeons, est transporté par camions au cours d'une étape donnée du cycle de production et de consommation. Vu la structure économique, géographique et démographique du Canada, le secteur des transports joue un rôle plus prépondérant dans l'économie canadienne que dans celle de la plupart des autres pays. Le camionnage étant un moyen de transport souple, il est souvent le moyen le plus facile de transporter des marchandises rapidement et efficacement à l'échelle du Canada.

#### La situation économique en 1991

Le produit intérieur brut a diminué de 1,2 % en 1991, malgré une légère reprise de l'activité économique au printemps. Aussi a-t-on enregistré une baisse de la demande de biens et de services, y compris des services de transport.

Pour faire face à cette situation et à la récente déréglementation du secteur du camionnage, les entreprises ont réduit leurs tarifs afin de conserver une part du marché. Elles ont également diminué le plus possible les dépenses. D'ailleurs, certaines fusions et consolidations ont eu lieu en 1991 afin de faire face aux problèmes de la faiblesse de la demande et de la capacité excédentaire du secteur. Cela n'a toutefois pas empêché un nombre important de fermetures et de faillites parmi les grands transporteurs. La récession a continué d'avoir des effets défavorables sur la situation financière du secteur.

Le gagne-pain de nombreux canadiens repose sur le camionnage. Le salaire des chauffeurs de camions, des mécaniciens, du personnel d'administration et des autres employés des entreprises de camionnage provient directement du transport de marchandises par camions. De plus, ceux qui fabriquent et vendent les camions tirent leurs revenus du secteur du camionnage. De façon moins directe, les entreprises de fabrication, de ventes de gros et de détail, et de commerce international se servent des camions comme l'un des principaux modes de transport des marchandises. Aussi la rémunération des employés de ces entreprises est-elle étroitement liée à la santé du secteur du camionnage. Enfin, une partie du voyage de la plupart des marchandises expédiées d'une région à l'autre se fait nécessairement par camions. Le secteur du camionnage, selon son rendement et sa rentabilité, influe donc sur le bien-être économique de la majorité de la population active au Canada.

Le secteur des transports représente un secteur très important de l'économie, ainsi qu'un pourcentage considérable de l'ensemble des revenus et des emplois au niveau national. De plus, la survie de la plupart des autres secteurs d'activité (par ex. fabrication, ventes de gros, ventes de détail, richesses naturelles) repose sur les transports. La prospérité économique du pays dépend donc de l'état du secteur des transports.

#### Le camionnage et les transports

Le secteur du camionnage, comporte deux principales composantes: le camionnage pour **compte d'autrui** et le camionnage pour **compte propre**. Les entreprises de camionnage pour **compte d'autrui** ont comme activité principale le transport de marchandises contre rémunération. Une entreprise de camionnage pour **compte propre** est une entreprise qui exploite un parc de camions mais dont l'activité n'est pas principalement liée au camionnage.

**Trucking in Canada, 1991**, will only report the results for the For-hire Trucking industry. Private Trucking statistics are being compiled and will be made available on request. Figure 1.2 (see next page) gives an overview of the statistical coverage of the Canadian trucking industries.

### Trucking Contribution to GDP

The share of for-hire trucking in the value of GDP, limited to transportation, is over a third. The contribution of trucking to GDP has been increasing, while the contribution of transportation in the economy has been decreasing. The net product of trucking, in percentage of net product of the whole transportation sector, has increased from 32.5 % in the first quarter of 1987 to 37.5 % in the second quarter of 1993 (Figure 1.1).

Figure 1.1

### Trucking's Role in Transportation

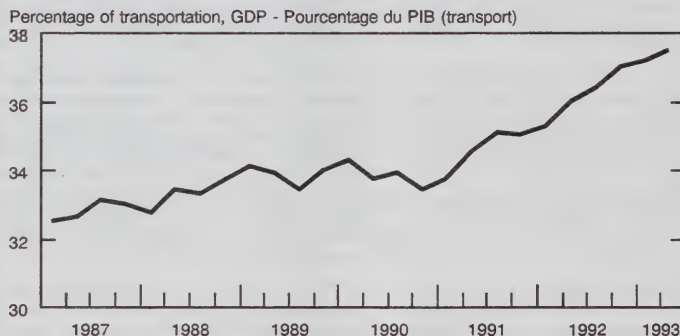
**Le Camionnage au Canada, 1991** ne présente que les données des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Les données des entreprises de camionnage pour compte propre seront rassemblées et la diffusion en sera faite sur demande. La figure 1.2 (voir page suivante) donne un aperçu statistique de l'industrie canadienne du camionnage.

### La contribution du camionnage au PIB

La part du transport par camions dans la valeur du PIB limité au secteur des transports atteint plus du tiers. L'apport du camionnage au PIB s'accroît, tandis que celui du secteur des transports diminue. Le produit net du camionnage, en pourcentage du produit net de l'ensemble du secteur des transports, a progressé pour passer de 32,5 % au premier trimestre de 1987 à 37,5 % au second trimestre de 1993 (Figure 1.1).

Figure 1.1

### Camionnage et transports



Source: Statistics Canada, Cat. No. 15-001, June 1993

Source: Statistique Canada, n° 15-001 au cat., juin 1993

### Trucking Activity

In 1991, for-hire trucks carried a total of 26 million domestic shipments, in total weighing 126 million tonnes, for a total of 47.7 billion tonne kilometres. Figure 1.3 shows the relative shares of domestic tonnage moved for the three major modes. It must be noted, however, that the total activity of the trucking sector is not reflected in these numbers. Specifically, these numbers do not include tonnage of private truckers or smaller for-hire carriers. In addition, the marine tonnage figures include all domestic marine activity, while the rail and truck figures only include Canadian-domiciled carriers. Therefore, the marine tonnage figures are slightly overestimated with respect to the rail and trucking figures.

### Activités du camionnage

En 1991, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré au total 26 millions d'expéditions intérieures dont le tonnage total s'est chiffré à 126 millions de tonnes, pour un nombre total de 47,7 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes. À noter cependant que ces chiffres ne traduisent pas l'ensemble de l'activité du secteur du camionnage. Plus particulièrement, ils ne comprennent pas les entreprises de camionnage pour compte propre, ni les plus petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En outre, les chiffres sur le tonnage maritime comprennent l'ensemble de l'activité maritime intérieure, tandis que les chiffres sur le transport ferroviaire et le camionnage ne comprennent que les transporteurs domiciliés au Canada. Par conséquent, il y a une légère surestimation des chiffres du tonnage maritime par rapport aux chiffres du transport ferroviaire et du camionnage.



**Figure 1.2: Statistical Coverage of Canadian Trucking Industries – Aperçu statistique de l'industrie canadienne du camionnage**

**For-Hire Carriers – Transporteurs pour compte d'autrui**

**Annual operating revenues of \$ 1 million or more – Recettes d'exploitation annuelles de 1 million \$ ou plus**

- Annual Motor Carriers of Freight Survey (Financial and Operating Statistics) – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Données financières et d'exploitation)  
Data collected through a census – Données recueillies par recensement
- Quarterly Motor Carriers of Freight Survey – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises  
Data collected through a sample – Données recueillies par échantillon
- Quarterly For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (Origine et destination des marchandises)  
Data collected through a sample – Données recueillies par échantillon

**Annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million – Recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$**

- Annual Motor Carriers of Freight Survey (Financial and Operating Statistics) – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Données financières et d'exploitation)  
Data collected through a sample and completed with tax data – Données recueillies par échantillon et complétées par des données sur les impôts

**Annual operating revenues less than \$25 thousand – Recettes d'exploitation annuelles de moins de 25 000 \$**

- Not covered by surveys – Non-visés par les enquêtes

**Specialized carriers such as couriers, freight forwarders and armoured carriers – Transporteurs spécialisés comme les services de messageries, les transitaires et les services de fourgons blindés**

- Not covered by regular surveys – Non-visés par les enquêtes habituelles

**Owner Operators/Chauffeurs contractants**

**Annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million – Recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$**

- Annual Motor Carriers of Freight Survey (Operating Statistics) – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Données d'exploitation)  
Data collected through a sample and completed with tax data – Données recueillies par échantillon et complétées par des données sur les impôts

**Annual operating revenues less than \$25 thousand – Recettes d'exploitation annuelles de moins de 25 000 \$**

- Not covered by surveys – Non-visés par les enquêtes

**Private Carriers – Transporteurs pour compte propre**

**Annual operating expenses of \$ 1 million or more – Dépenses d'exploitation annuelles de 1 million \$ ou plus**

- Annual Motor Carriers of Freight Survey (Financial and Operating Statistics) – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Données financières et d'exploitation)  
Data collected through a census – Données recueillies par recensement

**Annual operating expenses of less than \$ 1 million or more – Dépenses d'exploitation annuelles de moins de 1 million \$**

- Not covered by surveys – Non-visés par les enquêtes

This publication's coverage is limited to non-shaded areas – Les données contenues dans cette publication portent uniquement sur les régions non-ombragées

Periods covered by the current publication are – Les périodes visées par la présente publication sont

- 1991 for annual surveys in chapters 2 and 6 – 1991 pour les enquêtes annuelles des chapitres 2 et 6
- 1991 for quarterly surveys (Origin and Destination) in chapter 4 and 5 – 1991 pour les enquêtes trimestrielles (Origine et Destination) des chapitres 4 et 5
- 1992 for quarterly survey in chapter 3 – 1992 pour l'enquête trimestrielle du chapitre 3



Figure 1.3

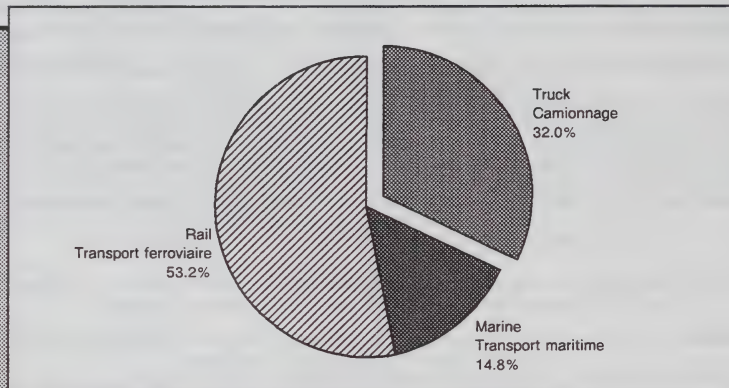
**Domestic Tonnes Transported, 1991**

Figure 1.3

**Tonnage intérieur transporté, 1991****Trucking Employment**

The trucking industry employs a relatively high number of people in comparison with other transportation modes. Of the 360,000 full-time employees in transportation in 1991, 41 % were employed in the trucking industry (Figure 1.4). Over 45 % of those employees were drivers, with other employees being equipment maintenance and garage employees, terminal and platform employees, sales, tariff, advertising, administrative, and other general employees. Again the trucking numbers only include the for-hire industry. Including private trucking employees would add at least 80,000 to the total number employed in trucking.

**Effectif du secteur du camionnage**

Le secteur du camionnage emploie un nombre élevé de personnes comparativement à d'autres modes de transport. En 1991, sur les 360 000 emplois à temps plein reliés aux transports, 41 % relevaient du secteur du camionnage (Figure 1.4). Plus de 45 % des employés du secteur du camionnage étaient des chauffeurs, les autres étant des employés de l'entretien du matériel et du garage, des employés de terminus et de plate-forme, des employés des ventes, des tarifs, de la publicité et de l'administration et des employés des services généraux. À nouveau, ces chiffres ne portent que sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui. Si l'on tenait compte du camionnage pour compte propre, il faudrait ajouter plus de 80 000 personnes à l'effectif total du secteur du camionnage.

**Employment Data Sources**

Data come from the Transportation Division of Statistics Canada. They include only full-time employees or the calculated equivalent when available. In the latter case, the number of part-time employees were converted to full-time equivalents.

In the case of marine, the category "Government" is included in the data. Private carriers are excluded from marine as in the case of trucking.

In terms of average remuneration by sector, it must be noted that for air transport benefits such as unemployment insurance, pension funds, etc are not included. The value of these benefits is generally estimated at 15 % to 20 % of the wage. The average remuneration for trucking is for Level I and II carriers only.

**Source des données sur l'emploi**

Ces chiffres proviennent de la Division des transports de Statistique Canada. Ils incluent seulement les travailleurs à temps plein ou l'équivalent calculé lorsque disponible. Dans ce dernier cas, le nombre d'employés à temps partiel a été converti au nombre équivalent à temps plein.

Dans le cas du transport maritime, la catégorie «gouvernement» est incluse. Les employés pour compte propre y sont exclus tout comme dans le cas du transport par camionnage.

En ce qui a trait à la rémunération moyenne par secteur, on doit noter que pour le secteur du transport aérien les revenus supplémentaires du travail tels que l'assurance-chômage, les régimes de retraite etc. ne sont pas inclus. À titre indicatif, la valeur de ces revenus est généralement estimée entre 15 % et 20 % du salaire. La rémunération moyenne dans le cas du camionnage se limite à celle des transporteurs de niveau I et II.

Figure 1.4

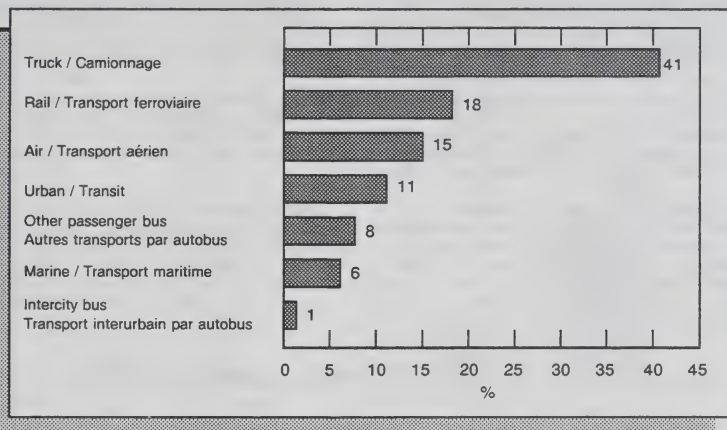
**Employment by Mode of Transport, 1991**

Figure 1.4

**Effectif selon le mode de transport, 1991**

For the same year, the average compensation for an employee in trucking was \$38,000, compared to \$43,000 in rail, \$47,000 in marine, \$42,000 in aviation, and \$45,000 in urban transit.

Pour la même année, la rémunération moyenne d'un employé du secteur du camionnage était de 38 000 dollars, par rapport à 43 000 dollars pour le transport ferroviaire, 47 000 dollars pour le transport maritime, 42 000 dollars pour le transport aérien et 45 000 dollars pour le transport urbain.

**Trucking's Importance in Canada – United States Trade**

United States is Canada's largest trading partner. In 1991, 75 % of Canada's total exports in terms of value went to the United States, while more than 60 % of Canada's total imports came from the United States. Canada relies heavily on this external trade, more than most other countries. Moving goods quickly, efficiently and inexpensively is of great importance to the economic health of the country. The mode of transport chosen to move a product between Canada and the United States can have great effects on the timeliness of delivery and the final cost of the end product.

In terms of value, the majority of trade with the United States moves between the two countries by truck. Over 80 % of Canada's imports (Figure 1.5) and over 60 % of Canada's exports, by value, crossed the border by truck in 1991. This can not be interpreted to reflect the volume of trade that moves between Canada and the United States, nor can we derive from these numbers the nationality of the carrier. In fact, in terms of tonnage, Canadian domiciled rail carriers move approximately three times as much freight across the Canada-US border as Canadian-domiciled for-hire trucking carriers in 1991, consisting mainly of low value, bulk commodities. However, the trade statistics include private carrier figures, and both Canadian and American domiciled carriers.

**L'importance du camionnage dans le commerce entre le Canada et les États-Unis**

Les États-Unis sont le premier partenaire commercial du Canada. Ainsi 1991, pour ce qui est de la valeur, 75 % des exportations du Canada étaient acheminées vers les États-Unis, tandis que plus de 60 % des importations du Canada provenaient des États-Unis. Le Canada dépend grandement de ce commerce extérieur, plus que la plupart des autres pays. Du point de vue économique, un pays doit pouvoir compter sur un système de transport rapide, efficace et peu coûteux. Le mode de transport choisi pour transporter les marchandises entre le Canada et les États-Unis peut influencer grandement sur les délais de livraison et le coût ultime du produit final.

La majorité des marchandises échangées, selon la valeur, entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camions. Ainsi en 1991, selon la valeur, 80 % des importations (Figure 1.5) du Canada et plus de 60 % des exportations canadiennes traversaient la frontière par camion. Ces chiffres ne traduisent pas le volume de marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis et ne permettent pas de déterminer le pays de contrôle du transporteur. En fait pour la même année, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada transportaient environ trois fois plus de marchandises (selon le poids) sur la frontière canado-américaine que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Ces marchandises se composaient principalement de marchandises en vrac de peu de valeur. Cependant, les statistiques sur le commerce englobent celles des transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés tant au Canada qu'aux États-Unis.

Figure 1.5

### Value of Imports and Exports Coming and Going to the United States by Mode of Transport, 1991

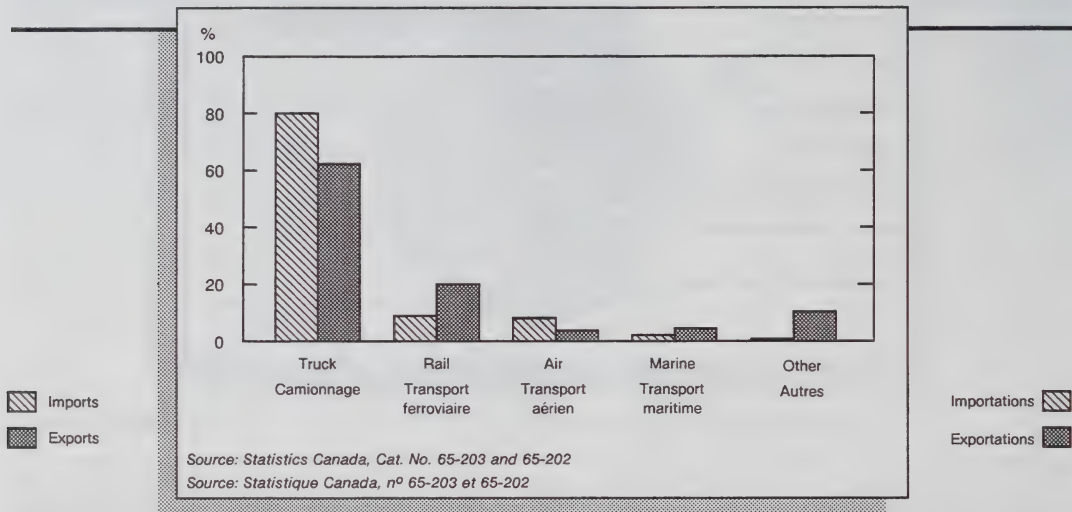


Figure 1.5

### Valeur des importations et exportations en provenance et à destination des États-Unis selon le mode de transport, 1991

## Trucking in Canada, 1991

This publication, **Trucking in Canada**, presents comprehensive statistics and analyses of the for-hire trucking industry in 1991. Each chapter of the publication will present results from different trucking surveys conducted by the Transportation Division of Statistics Canada.

**Chapter 2** will describe results of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey (AMCF)** for 1991, for only those carriers with annual operating revenues of greater than \$1 million (see Chapter 6 for for-hire carriers, less than \$1 million). The chapter outlines the **Industry Structure** by presenting comprehensive financial data on the size, structure, and economic performance of the larger segment of the trucking industry. It describes such variables as the number of operators, the operating revenues and expenses, profitability, operating ratios, fleet size, use of owner operators, and employment. In addition, certain industry activity statistics are reported, such as total distance travelled, type of transportation activities, and area of operation.

**Chapter 3** presents the results for the **Quarterly Motor Carrier Freight Survey (QMCF)** for 1992. This survey presents timely estimates of the industry structure for the trucking industry, by sampling a smaller number of for-hire trucking carriers, and asking them fewer questions than the annual survey. Initial results for the QMCF are available from Transportation Division 10 weeks after the end of the reference period. The chapter is divided into two sections, one section reporting the statistics for carriers earning revenues of \$25 million and over annually (**Large Carriers**), and the other section describing the revenues and expenses estimated for all carriers earning more than \$1 million in operating revenue annually (including the large carriers).

## Le Camionnage au Canada, 1991

La publication **Le Camionnage au Canada** présente des statistiques détaillées et des analyses sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui pour 1991. Dans chaque chapitre, on y présente les résultats des enquêtes sur le camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada.

Le **Chapitre 2** contient les résultats de l'**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM)** pour 1991 seulement pour les transporteurs ayant des recettes d'exploitation supérieures à 1 million de dollars (voir le chapitre 6 pour les transporteurs routiers pour compte d'autrui avec moins de 1 million de dollars). Ce chapitre décrit la **structure du secteur** en présentant des données financières selon la taille, la structure et le rendement de ce segment important de l'industrie du camionnage. On y présente des variables comme le nombre d'entreprises, les recettes et les dépenses d'exploitation, les profits, les ratios d'exploitation, la taille du parc, le recours aux chauffeurs contractants et l'effectif. De plus, on fournit certaines statistiques liées aux activités comme la distance totale parcourue, le type de activités de transport et la région d'activité.

Le **Chapitre 3** présente les résultats de l'**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM)** pour 1992. Il fournit des estimations actuelles sur la structure du secteur du camionnage. L'enquête est menée auprès d'un petit nombre de transporteurs pour compte d'autrui auxquels on pose moins de questions que pour l'enquête annuelle. On peut se procurer les résultats de l'ETTRM auprès de la Division des transports, dix semaines après la période de référence. Le chapitre 3 se divise en deux parties: l'une porte sur les transporteurs qui génèrent des recettes annuelles de \$25 millions et plus (**grandes entreprises de camionnage**), et l'autre, sur les recettes et les dépenses estimatives de tous les transporteurs qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million (y compris les grandes entreprises).



**Chapter 4** reports statistics on the domestic **Industry Activity**. Industry Activity statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements. Chapter 4 is based on the 1991 **For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey** and includes such variables as revenue, tonnes, kilometres, and number of shipments for specific commodities, and specific origin/destination pairs in Canada.

In **Chapter 5**, results from the **For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey** are also used to describe trucking between Canada and the United States for Canada-based carriers.

**Chapter 6** gives the results of the 1991 **Annual Motor Carriers of Freight Survey (Level III)**, which was a survey of for-hire carriers earning between \$25,000 and \$1 million in 1991. The presentation is similar to chapter 2 and complements that group of carriers earning over \$1 million. Owner operators' data are also described in detail.

**Chapter 7** contains a special study on the **Transportation of Dangerous goods**.

A description of the **Survey Methodology and data Quality** used in each for-hire trucking survey is presented in **Chapter 8**, which is followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

Le **Chapitre 4** présente des statistiques sur les **mouvements intérieurs**. Ces statistiques décrivent le rendement du secteur au niveau des mouvements de marchandises. On se fonde sur l'**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)** de 1991 pour fournir des variables telles que les recettes, le tonnage, le nombre de kilomètres, le nombre d'expéditions pour des marchandises choisies et certaines paires de villes d'origine et de destination des marchandises au Canada.

Au **Chapitre 5**, on se fonde aussi sur l'**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)** pour décrire les mouvements, entre le Canada et les États-Unis, des transporteurs établis au Canada.

Le **Chapitre 6** porte sur l'**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Niveau III)**. Celle-ci était une enquête menée auprès d'un échantillon de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes entre 25 000 dollars et 1 million de dollars en 1991. Le format est similaire à celui du chapitre 2, et le contenu complète le groupe des transporteurs gagnants plus de 1 million de dollars. Les données sur les chauffeurs contractants y sont aussi décrites en détails.

Le **Chapitre 7** présente une étude spéciale, sur le **transport des matières dangereuses**.

La description des **méthodologie d'enquête et qualité des données** pour chacune des enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui se trouve au **Chapitre 8**, qui est suivi d'un **Glossaire** des termes employés dans cette publication.





## Chapter II

### Annual Motor Carriers of Freight Survey. Financial and Operating Statistics, 1991

## Chapitre II

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1991

#### Introduction

The data presented in this section were produced from a census of Canadian-domiciled for-hire carriers of freight that earned gross operating revenues of at least \$1 million in 1991.

The objective of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey – Financial and Operating Statistics** is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking industry. It must be noted that owner operators' operations are described elsewhere in this publication.

Chapter 6 of this publication shows data for small carriers and provides information on both for-hire carriers and owner operator carriers.

A general description of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, data quality, and limitations is provided in the **Methods, Data Quality and Limitations** chapter 8 of this publication.

**Note:** The Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey is carried out using long or short questionnaire survey forms, adapted to each group of carriers. There are four levels of carriers defined as follows in the AMCF:

Level I carriers – Revenues of \$5 million and more;  
Level II carriers – Revenues of \$1 million to \$5 million;  
Level III carrier – Revenues of \$25 to \$1 million;

Level IV carriers – Private carriers with annual operating expenses over \$1 million.

The current chapter combines Level I and Level II data. The data elements from each level are comparable and permit the formulation of the tables presented in this chapter. Users may wish to obtain more detailed information on specific revenue levels, for example, complete information on expenses, areas of operation, employment, distance and equipment is available for Level I carriers. These 332 carriers represent 70 % of total revenues.

#### Summary Results

- Operating revenues amounted to \$8.4 billion in 1991 nearly unchanged from the 1990 level for carriers who reported annual revenues of \$1 million or more.
- Operating expenses totalled \$8.2 billion in 1991 nearly the same amount as in 1990.
- The operating ratio remained stable at .97 from 1990 to 1991, for carriers who reported annual revenues of \$1 million or more.

#### Introduction

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins 1 million de dollars en 1991.

L'objectif de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises – Données financières et d'exploitation** est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les activités des chauffeurs contractants sont examinées ailleurs dans cette publication.

Le chapitre 6 de cette publication comporte les données pour les plus petits transporteurs et fournit des informations sur les transporteurs pour compte d'autrui et sur les chauffeurs contractants.

Une description générale de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité et les limites des données se retrouve au chapitre 8, **Méthodes, qualité et les limites des données**, de la présente publication.

**Note:** L'enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises (EATRM) a été conduite à l'aide de questionnaires de format long ou abrégé, généralement adapté à la catégorie de transporteurs. On retrouve quatre catégories de transporteurs routiers dans l'EATRM:

Transporteurs de niveau I: Recettes de 5 millions de dollars et plus;  
Transporteurs de niveau II: Recettes entre 1 et 5 millions de dollars;  
Transporteurs de niveau III: Recettes entre 25 milles et 1 million de dollars;

Transporteurs de niveau IV: Transporteurs pour compte propre ayant des dépenses annuelles d'exploitation supérieures à 1 million de dollars.

Le présent chapitre combine les données du niveau I avec celles du niveau II. Les variables de chaque niveau étant comparables, nous avons pu dresser les tableaux présentés dans ce chapitre. Nous désirons informer les utilisateurs, qu'ils peuvent obtenir des données supplémentaires sur l'un ou l'autre niveau de transporteurs routiers. Par exemple, l'enquête de niveau I offre des données sur les dépenses, les régions d'activité, l'emploi, la distance et le matériel. L'enquête de niveau I représente 332 transporteurs et 70 % du total des recettes d'exploitation.

#### Résumé des résultats

- Les recettes d'exploitation ont totalisé 8,4 milliards de dollars en 1991, presque inchangées par rapport à l'année précédente pour les transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles de 1 million de dollars et plus.
- Les dépenses d'exploitation s'élevaient à 8,2 milliards de dollars en 1991, presque le même montant qu'en 1990.
- Le ratio d'exploitation est demeuré stable à .97 entre 1990 et 1991 pour les transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles de 1 million de dollars et plus.

- Average fuel consumption improved by 10.4 % from 55.6 litres in 1990 to 49.8 litres per 100 kilometres in 1991.
- The average salary (excluding benefits) per employee rose by 5.2 % from \$29,561 in 1990 to \$31,090 in 1991.
- Owner operator payments declined in their share of total operating expenses, from 25.2 % in 1990 to 23.6 % in 1991.
- The average fleet (power units and trailers) size operated by Canadian carriers decreased 4.9 % from 102 units per carrier in 1990 to 97 in 1991. Ontario-based carriers had the largest decrease (- 8 %) of their average fleet size.
- The average cost per litre of fuel rose by 5.1 % from 39 cents in 1990 to 41 cents in 1991.
- In 1991, 56.2 % of Canadian trucking establishments reported either Ontario or Quebec as their province of domicile.

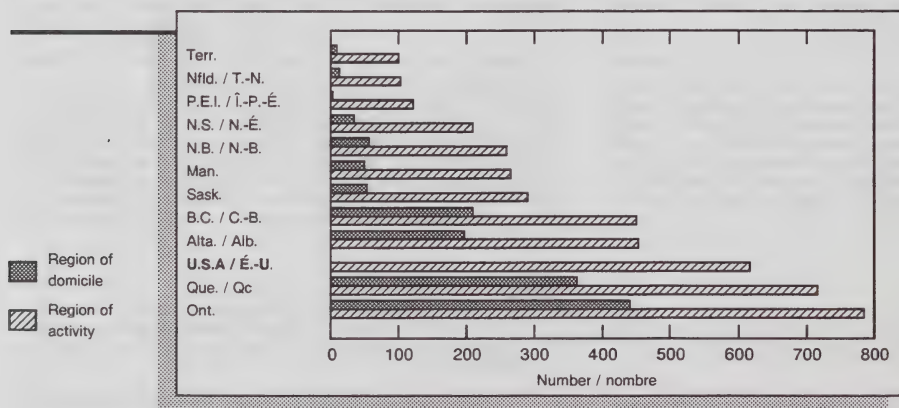
### Region of Domicile

The 1991 annual survey includes a total of 1,427 carriers with coverage in all provinces and territories. There is a concentration of carriers in the regions of Ontario and Quebec which respectively represent 30.8 % and 25.4 % of the reporting carriers in Canada.

The Prairies are next with 21 % and then British Columbia with 14.7 % of the carriers reporting. These areas are followed by the Atlantic region (7.5 %) and the Territories (0.6 %). In the following financial data tables, it is important to note that whenever a provincial distribution is given, the data for carriers domiciled in Yukon have been added to Northwest Territories data due to confidentiality and will further be referenced as the Territories. (see Table 2.2 and Figure 2.1).

Figure 2.1

### Carriers by Region of Domicile and Activity, 1991



### Area of Activity

Canadian trucks operate in every province and territory, as well as the United States.

- La consommation moyenne de carburant s'est améliorée de 10,4 % passant de 55,6 litres en 1990 à 49,8 litres du 100 kilomètres en 1991.
- Les salaires moyens par employé (excluant les avantages) ont augmenté de 5,2 % passant de 29 561 dollars en 1990 à 31 090 dollars en 1991.
- Les paiements aux chauffeurs-contractants ont représenté 23,6 % des dépenses totales d'exploitation en 1991 soit une baisse par rapport à 25,2 % en 1990.
- La flotte moyenne de camions (unités motorisées et remorques) exploitée par les transporteurs canadiens a diminué de 4,9 % passant de 102 véhicules en 1990 à 97 véhicules en 1991. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont enregistré la plus forte baisse (- 8 %) de leur flotte moyenne de camions.
- Le coût moyen par litre de carburant a augmenté de 5,1 %, passant de 39 cents en 1990 à 41 cents en 1991.
- En 1991, 56,2 % des entreprises de camionnage ont déclaré l'Ontario et le Québec comme provinces de domicile.

### Région de domicile

L'enquête annuelle de 1991 comporte au total 1 427 transporteurs répartis dans toutes les provinces et les territoires. Il y a une forte concentration des transporteurs dans les régions de l'Ontario et du Québec qui représentent chacune 30,8 % et 25,4 % de tous les transporteurs canadiens.

La région des Prairies suit avec 21 % et la Colombie-Britannique avec 14,7 % ; les régions de l'Atlantique (7,5 %) et les Territoires (0,6 %). Dans les tableaux financiers qui suivent, ayant une répartition provinciale, les données des transporteurs domiciliés au Yukon ont été ajoutées à celles des Territoires du Nord-Ouest à cause de leur caractère confidentiel. Toutes références auront trait aux Territoires. (voir le tableau 2.2 et la figure 2.1).

Figure 2.1

### Transporteurs selon la région de domicile et d'activité, 1991

### Région d'activité

Les transporteurs ont déclaré des activités économiques dans toutes les provinces et les territoires ainsi que les États-Unis.



The most important areas of activity coincide with the provinces where the greatest number of carriers are based. Some 617 carriers reported that they obtain revenue from the U.S. markets while in Ontario there were 783 and 717 in Quebec; well ahead of Alberta and British Columbia with 452 and 449 carriers, respectively. The Atlantic provinces and the Territories are serviced by a smaller number of carriers (see Table 2.2 and Figure 2.1).

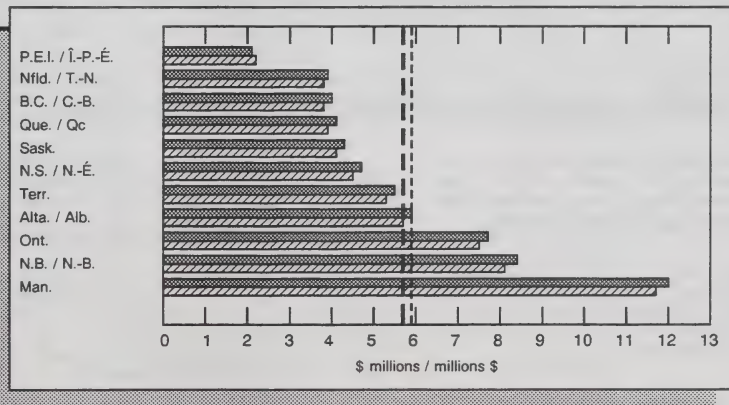
The ratio between the number of carriers obtaining revenue in the area of activity and the number of carriers domiciled in the area varies from 1.8 in Ontario to 11.2 for the Territories. This indicator tends to reinforce the economic reality of the country in that a large concentration of carriers in the central regions serve a larger territory than their own region of domicile. The Atlantic region and the Territories are serviced to a large extent by carriers domiciled in other provinces.

## Revenues and Expenses

In 1991, 1,427 for-hire trucking carriers reported total operating revenues of \$8.4 billion and total operating expenses of \$8.2 billion. Average revenues earned per carrier were \$5.9 million and average operating expenses per carrier were \$5.7 million. This represents an average decrease per carrier of 5.3 % for average revenues and of 5.5 % for average expenses over the same period in 1990. (see Table 2.3 and Figure 2.2)

Figure 2.2

### Average Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile, 1991



The average operating revenues and expenses at the provincial level show a dramatic variation from one province to another. Manitoba, followed by New Brunswick and Ontario, dominate with average revenues and expenses well above the others.

## Operating and Originating Revenues

Operating revenues are those declared by carriers according to their province of domicile (headquarters). Originating revenue is generated by an originating area where the shipment is picked up, or the province of originating payments for the transportation of the goods. The 1991

Les régions d'activité les plus importantes coïncident avec les provinces ayant le plus grand nombre de transporteurs. Quelques 617 transporteurs ont obtenus des recettes provenant du marché des États-Unis, tandis qu'en Ontario on comptait 783 transporteurs et 717 transporteurs au Québec; devançant l'Alberta et la Colombie-Britannique ayant 452 et 449 transporteurs respectivement. Les provinces de la région de l'Atlantique et les Territoires sont desservies par un plus petit nombre de transporteurs (voir le tableau 2.2 et la figure 2.1)

Le ratio entre le nombre de transporteurs selon la région d'activité et le nombre de transporteurs selon la région de domicile varie de 1,8 en Ontario à 11,2 pour les Territoires. Cet indicateur renforce la réalité économique du pays où l'on retrouve une forte concentration des transporteurs situés dans les régions centrales. Ces dernières desservent l'ensemble d'un territoire beaucoup plus vaste dépassant les frontières de leur région de domicile. Les régions de l'Atlantique et les Territoires sont desservies dans une plus forte proportion que les autres par des transporteurs domiciliés dans d'autres provinces.

## Recettes et dépenses

En 1991, 1 427 transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes d'exploitation totales de 8,4 milliards de dollars et des dépenses d'exploitation totales de 8,2 milliards de dollars. Les recettes moyennes générées par les transporteurs se sont chiffrées à 5,9 millions de dollars et les dépenses à 5,7 millions de dollars en moyenne par transporteurs. Ceci représente une diminution moyenne par transporteur d'environ 5,3 % des recettes et de 5,5 % des dépenses par rapport à la même période en 1990 (voir le tableau 2.3 et la figure 2.2)

Figure 2.2

### Recettes et dépenses moyennes selon la province et le territoire de domicile, 1991

Au niveau provincial, les recettes et les dépenses moyennes d'exploitation montrent un écart assez grand d'une province à l'autre. Le Manitoba, suivi par le Nouveau-Brunswick et l'Ontario dominent avec des recettes et des dépenses moyennes de loin supérieures aux autres.

## Recettes d'exploitation et recettes d'origine

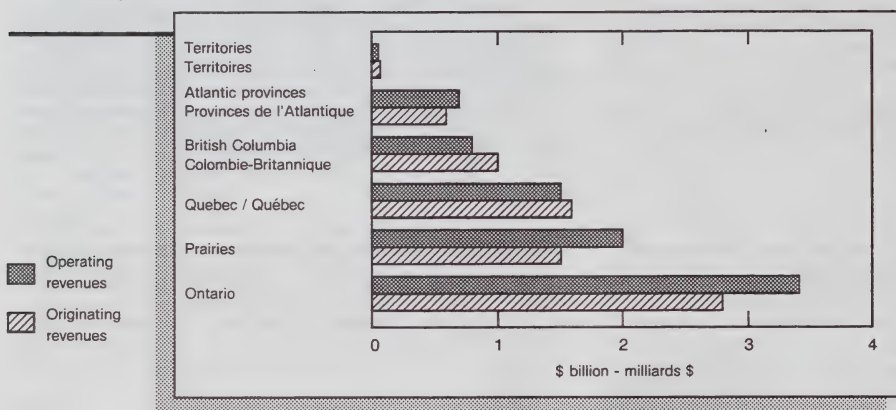
Les recettes d'exploitation sont celles déclarées par les transporteurs selon la province de domicile (chef-lieu). Les recettes d'origine sont générées selon le lieu d'origine du voyage ou la province ou territoire d'origine des paiements pour le transport des marchandises. L'enquête de 1991 rapporte des recettes totales d'exploitation et des

survey reports on the total operating revenues and the originating revenues from transportation, the former pertaining to the location of the carrier headquarters, and the latter pertaining to shipments originating in each area (including U.S.A.).

Ontario ranked first both for operating revenues (\$3.4 billion) and for originating revenue (\$2.8 billion). The Prairie region has shown operating revenues greater than Quebec with \$2.0 billion but have reported less (\$1.5 billion) in originating revenues from transportation. Only British Columbia, Quebec and the Territories have shown originating revenues from transportation exceeding their total operating revenues. (see Tables 2.3 and 2.10, and Figure 2.3)

Figure 2.3

### Operating Revenues and Originating Revenues from Transportation, 1991



Nationally, the net operating revenue (net income) was \$266.8 million compared to \$246.1 million in 1990. The operating ratio, an important financial index, remained stable between 1990 and 1991 at .97 for this group of carriers.

Net operating revenue have changed in major regions of activity between 1990 and 1991. In Ontario, it showed a small increase from 63.2 million in 1990 to \$74.3 million in 1991 and in Quebec a small decrease from \$74.1 million to \$61.8 million for the same period. (see Table 2.3)

Provincially, carriers domiciled in New Brunswick registered a larger profit than any other province at \$332 thousand per carrier. For carriers who had a net income below the national average (\$187 thousand), we found Ontario (\$169 thousand) had a relatively large variance. (see Table 2.3)

The net income as a percentage of operating revenues (profit margin) was 3.2 % compared to 2.9 % in 1990 for all carriers. A comparison by region shows that in 1991, the profit margin had decreased only in Quebec compared to 1990. However, the profit margin for that region was the second highest after British Columbia and the Territories region in 1991. (see Figure 2.4)

recettes selon l'origine du transport; les unes étant celles déclarées par le siège social du transporteur et les autres étant liées à l'origine des marchandises transportées dans chaque région incluant les États-Unis.

L'Ontario vient au premier rang tant pour les recettes d'exploitation (3,4 milliards de dollars) que pour les recettes d'origine (2,8 milliards de dollars). La région des Prairies montre des recettes d'exploitation supérieures au Québec avec 2,0 milliards de dollars, mais cette région a déclaré moins (1,5 milliards de dollars) à titre des recettes d'origine. Seules, la Colombie-Britannique, le Québec et les Territoires ont déclaré des recettes d'origine provenant des transports qui ont excédées les recettes d'exploitation (voir les tableaux 2.3 et 2.10, et la figure 2.3).

Figure 2.3

### Recettes d'exploitation et recettes tirées du transport selon l'origine, 1991

À l'échelle nationale, les recettes d'exploitation nettes (recettes nettes) se sont chiffrées à 266,8 millions de dollars par rapport à 246,1 millions de dollars en 1990. Le ratio d'exploitation, un indice financier important, est demeuré stable en 1991 par rapport à 1990 pour s'établir à .97 pour la même catégorie de transporteurs.

Les recettes d'exploitation nettes ont été modifiées dans les régions les plus importantes économiquement entre 1990 et 1991. En Ontario, elles ont connu une légère hausse de 63,2 millions de dollars en 1990 à 74,3 million de dollars en 1991 alors qu'au Québec elles diminuaient un peu, passant de 74,1 millions de dollars à 61,8 million de dollars pour la même période (voir le tableau 2.3).

À l'échelle provinciale les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont enregistré un profit net supérieur à toutes les autres provinces se chiffrant à 332 milles dollars en moyenne par transporteur. Parmi les transporteurs qui ont enregistré des recettes d'exploitation nettes en dessous de la moyenne nationale soit 187 milles de dollars par transporteur on retrouvait l'Ontario et ce, avec un écart assez grand soit 169 milles de dollars par transporteur (voir le tableau 2.3).

Les recettes nettes exprimées en pourcentage des recettes d'exploitation (marge bénéficiaire) se sont établies à 3,2 % alors qu'en 1990 ce pourcentage atteignait 2,9 %. Une comparaison par région montre qu'en 1991, cette marge a baissé qu'au Québec comparée à 1990. Toutefois, la marge bénéficiaire pour cette région était la deuxième en importance après la région de la Colombie-Britannique et les Territoires en 1991 (voir la figure 2.4).



Figure 2.4

Profit Margin Reported by Region of Domicile

Marge bénéficiaire déclarée selon la région de domicile

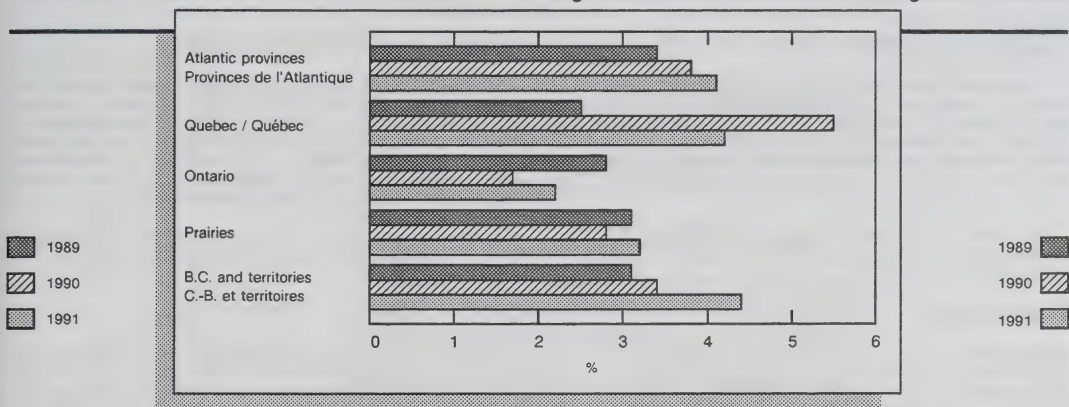


Figure 2.4

Operating Expenses

In 1991, operating expenses decreased by less than \$10 million compared to 1990. Operating expenses include: transportation expenses; maintenance and garage expenses; terminal expenses; and administrative and general office expenses. Transportation expenses' share of total operating expenses was 63.2 %, maintenance and garage expenses accounted for 9.4 %, terminal expenses for 6.4 % and the administrative and general office expenses category for 20.9%. These shares were similar in 1990. (see Table 2.2 and Figure 2.5)

Transportation expenses comprised the following categories: owner-operator expenses (\$1.9 billion); salaries and wages (excluding benefits) for highway and local drivers and helpers (\$1.3 billion); fuel (\$677 million); purchased

Dépenses d'exploitation

En 1991, les dépenses d'exploitation ont diminué de moins de 10 millions de dollars comparées à 1990. Les dépenses d'exploitation incluent: les frais de transport; les dépenses d'entretien et frais de garage; les frais de terminus; et les frais d'administration et frais généraux. La part des dépenses au titre des frais de transport s'établissait à 63,2 %, celle de l'entretien et des frais de garage s'élevait à 9,4 %, celle des frais de terminus atteignait 6,4 % alors que celle des frais d'administration et des frais généraux représentait 20,9 %. Ces parts étaient similaires en 1990 (voir le tableau 2.2 et la figure 2.5).

Les dépenses liées au frais de transport comportent les éléments suivants: les dépenses au titre de chauffeurs contractants (1,9 milliard de dollars); les traitements et les salaires (excluant les bénéfices) des chauffeurs locaux et de longue distance et les aides (1,3 milliard de

Figure 2.5

Distribution of Operating Expenses, 1991

Répartition des dépenses d'exploitation, 1991

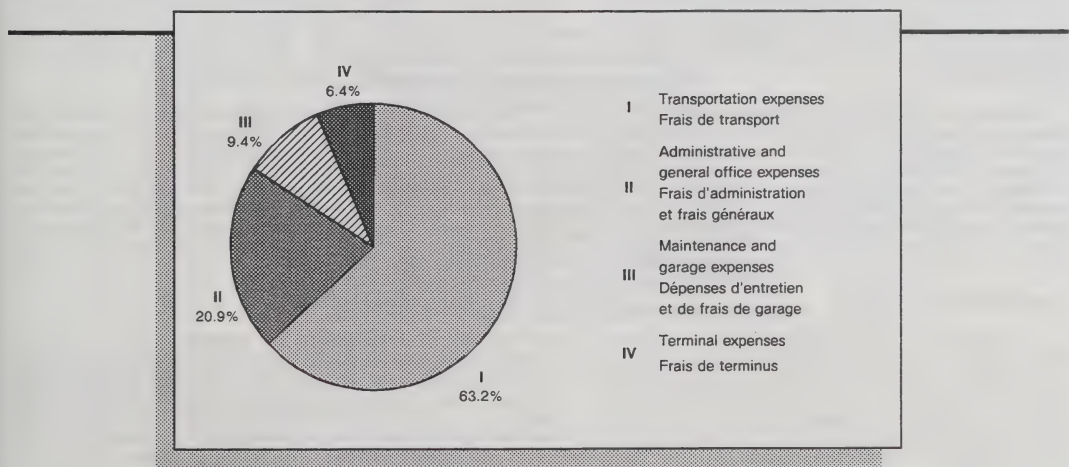


Figure 2.5

transportation (\$428 million); equipment depreciation (\$413 million); and vehicle lease or rent (\$222 million). (see Table 2.3)

### Principal Commodity By Type

Carriage of general freight was the most important type of service, generating half of operating revenue in 1991, or \$4.2 billion; well ahead of bulk transport (liquid and solid), household goods and forest products. Carriers performing other types of service represented one quarter of operating revenues or \$2.1 billion. (see Table 2.4)

In 1991, the proportion of operating revenues among principal type of transportation activity remained nearly unchanged from 1990 to 1991.

### Operating ratio

The operating ratio of carriers of bulk liquids and solids, and forest products varied between .94 and .95, followed by carriers of other types of commodities at .96 in 1991 (see Table 2.4). These results are an improvement compared to 1990 operating ratio which varied between .95 and .96 in the first case and was .97 in the second case. The least favourable operating ratio was achieved by general freight carriers at .98, unchanged from 1990.

### Movements

It is important to distinguish between two types of carriers: those with activities only inside their province of domicile and those whose activities extend beyond their province of domicile.

The operating ratio for carriers with intraprovincial activity only was .95, while carriers with extraprovincial operations achieved .97. Carriers with extraprovincial movements had the following operating ratios: intraprovincial .97, interprovincial .98 and international .97. However, it should be noted that Level II carriers (\$1 million to \$5 million in revenues) operating ratios were better than Level I carriers (\$5 million and more in revenues) for every type of movement. (see Figure 2.6)

In 1991, 495 carriers reported intraprovincial movements only, and they had operating revenues amounting to \$1.5 billion or 17.7 % of all operating revenues. The number of carriers with extraprovincial movements reached 932, and their operating revenues totalled \$6.9 billion or 82.3 % of all revenues. (see Table 2.5)

Revenues of extraprovincial carriers were from the following activities: \$2.8 billion (40.8 %) from intraprovincial movements, \$2.5 billion (36.6 %) from interprovincial movements and the remaining \$1.6 billion (22.6 %) came from international movements or activity. In the latter case, revenues amounting to \$845 million (53.9 %) were from shipments going out of Canada while revenues from shipments coming into Canada totalled \$723 million (46.1 %). (see Table 2.5)

### Employment and Salaries

In 1991, there were 72,617 persons employed by 1,427 for-hire carriers. The average number of employees per carrier has decreased from 55 in 1990 to 51 in 1991. The amount of total paid out compensation per carrier (salaries and wages excluding benefits) was unchanged at \$1.6 million. The average salary per employee rose 5.2 % from \$29,561 in 1990 to \$31,090 in 1991. (see Table 2.6)

dollars); le carburant (677 millions de dollars); l'achat des services de transport (428 millions de dollars); l'amortissement du matériel (413 millions de dollars); et la location de véhicules (222 millions de dollars) (voir le tableau 2.3).

### Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales dominait largement les autres genres de service avec la moitié du total des recettes d'exploitation en 1991 soit 4,2 milliards de dollars. Ce genre de service devançait les transports de produits liquides et secs en vrac, suivi par les articles ménagers et les produits forestiers. Les camionneurs qui transportaient d'autres types de marchandises, représentaient le quart des recettes d'exploitation soit 2,1 milliards de dollars (voir le tableau 2.4).

En 1991, la part des recettes d'exploitation selon les principaux types d'activité de transport est restée presque inchangée entre 1990 et 1991.

### Ratio d'exploitation

Le ratio d'exploitation chez les transporteurs de produits liquides et secs en vrac et des produits forestiers se situait entre .94 et .95, suivi par les transporteurs de d'autres types de marchandises à .96 en 1991 (voir le tableau 2.4). Ces résultats représentent une amélioration comparés au ratio de 1990 lequel variait entre .95 et .96 pour le premier cas et était de .97 pour le deuxième cas. Au bas de l'échelle de rendement, on retrouve les transporteurs de marchandises générales avec un ratio de .98, inchangé par rapport à 1990.

### Mouvements

Il importe d'établir une distinction entre deux types de transporteurs: ceux qui ont des activités seulement à l'intérieur de leur province de domicile et ceux dont les activités s'étendent au-delà de leur province de domicile.

Le ratio d'exploitation pour les transporteurs avec des activités intraprovinciales seulement était de .95, alors que celui des transporteurs avec des opérations extraprovinciales atteignait .97. Les transporteurs avec mouvements extraprovinciaux avaient les ratios d'exploitation suivants selon le type de mouvements: intraprovinciaux .97, interprovinciaux .98 et internationaux .97. Cependant, on doit noter que les ratios d'exploitation des transporteurs de niveau II (entre 1 et 5 millions de dollars de revenus) étaient meilleurs que ceux des transporteurs de niveau I (5 millions et plus de revenus) pour chaque type de mouvements (voir la figure 2.6).

En 1991, 495 transporteurs ont déclaré avoir des mouvements intraprovinciaux seulement et leurs recettes atteignaient 1,5 milliard de dollars ou 17,7 % de toutes les recettes. Le nombre de transporteurs ayant déclaré avoir effectué des mouvements extraprovinciaux était de 932 et ils avaient des recettes totalisant 6,9 milliards de dollars ou 82,3 % de l'ensemble des recettes (voir le tableau 2.5).

Les recettes des transporteurs extraprovinciaux provenaient des activités suivantes: 2,8 milliards de dollars (40,8 %) de mouvements intraprovinciaux, 2,5 milliards de dollars (36,6 %) de mouvements interprovinciaux et les 1,6 milliards de dollars (22,6 %) restant de mouvements ou d'activités internationales. Dans ce dernier cas, des recettes s'élevaient à 845 millions de dollars (53,9 %) provenaient d'expéditions en provenance du Canada alors que les expéditions à destination du Canada totalisaient 723 millions de dollars (46,1 %) en recettes (voir le tableau 2.5).

### Emploi et rémunération

En 1991, on a dénombré 72 617 employés pour les 1 427 transporteurs pour compte d'autrui. Le nombre moyen d'employés a diminué en 1991 de 55 à 51 par transporteur. La rémunération totale déboursée par transporteur, (traitements et salaires excluant les avantages) s'est stabilisée à 1,6 million de dollars par transporteurs en 1991. Les salaires moyens par employé ont grimpé de 5,2 % passant de 29 561 dollars en 1990 à 31 090 dollars en 1991 (voir le tableau 2.6).



Figure 2.6

## Operating Ratio of Carriers by Movement, 1991

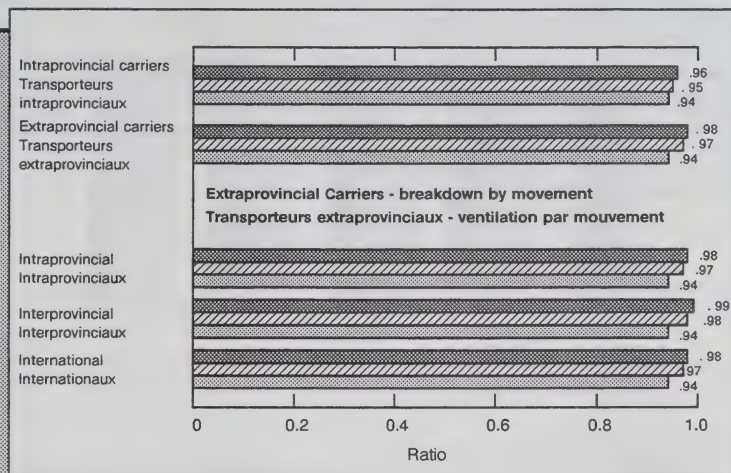


Figure 2.6

## Ratio d'exploitation des transporteurs selon les mouvements, 1991

Ontario-based carriers had the highest salary costs of all provinces with \$1.0 billion earned by 31,226 employees. Overall, Ontario accounted for 44.3% of the total national salary costs; average salaries in Ontario were \$32,025. The highest provincial average wage was in the Territories with \$35,030 while the lowest provincial average wage was registered in Nova Scotia at \$26,578. (see Figure 2.7)

On a national level, total salaries and wages as a proportion of total operating expenses represented, 27.6 % compared to 26.8 % in 1990.

Les transporteurs domiciliés en Ontario ont déclaré des dépenses au titre des salaires les plus élevés parmi toutes les provinces avec 1 milliard de dollars réparti parmi 31 226 employés. Dans l'ensemble, l'Ontario compte 44,3 % de la masse salariale au pays; les salaires moyens étaient de 32 025 dollars. La moyenne provinciale des traitements la plus élevée se retrouve dans les Territoires, soit 35 030 dollars et la moyenne provinciale la plus basse était de 26 578 dollars en Nouvelle-Écosse (voir la figure 2.7).

À l'échelle nationale, les traitements et les salaires totaux en proportion des dépenses totales d'exploitation, ont représentées 27,6 % contre 26,8 % en 1990.

Figure 2.7

## Average Salary by Province and Territory, 1991

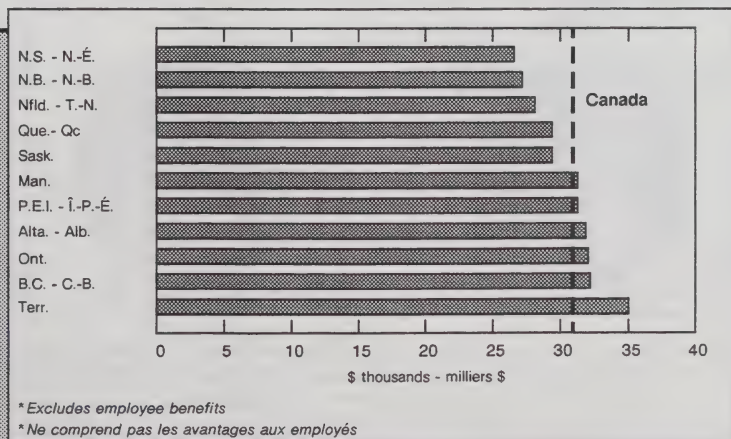


Figure 2.7

## Salaire moyen selon la province et le territoire, 1991

Figure 2.8

## Average Salary by Occupation

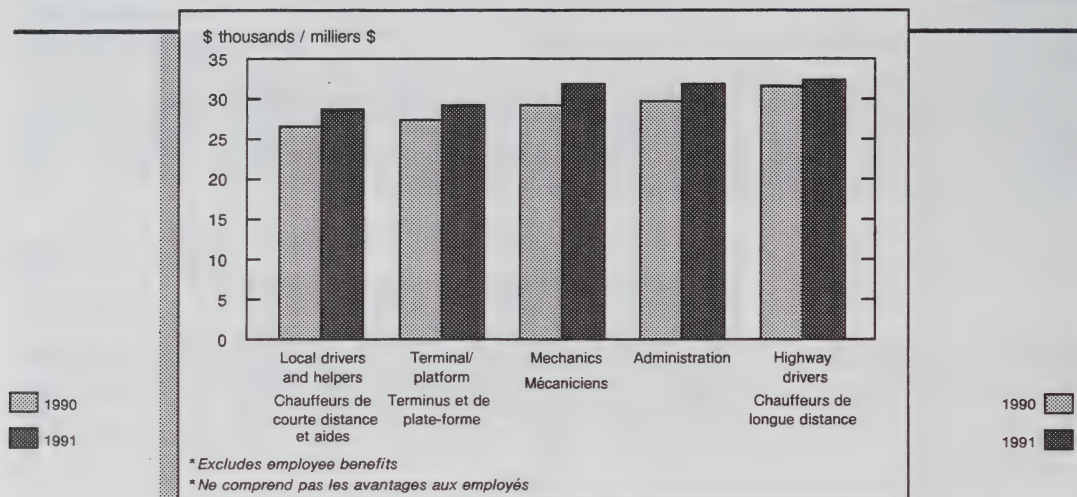


Figure 2.8

## Salaire moyen selon l'emploi

Highway drivers were the highest paid occupational group in 1991 with an average salary of \$32,363 followed by administration employees at \$31,927, mechanics and maintenance employees at \$31,762 and terminal and platform employees at \$29,120. Local drivers and helpers had the lowest average salary at \$28,629. Highway drivers salaries (the largest category of employment), on average, were the highest in the Territories at \$36,864, followed by Ontario with an average salary at \$34,009. The highest average wage for administration personnel, the second largest category of employment, was found in Manitoba at \$35,149 compared to a low of \$25,030 in Prince Edward Island. (see Figures 2.8 and 2.9)

La catégorie d'employé la mieux rémunérée, en 1991, était les chauffeurs de longue distance ayant une moyenne de salaire de 32 363 dollars, suivi des employés de l'administration, soit 31 927 dollars, les mécaniciens et les employés d'entretien 31 762 dollars et les employés de terminus et de plate-forme 29 120 dollars. Les chauffeurs de courte distance et les aides ont reçu le salaire moyen le plus bas, soit 28 629 dollars. Les chauffeurs de longue distance (la catégorie d'emplois la plus importante) des Territoires étaient les mieux rémunérées parmi toutes les catégories d'employés, soit en moyenne 36 864 dollars, suivi de ceux de l'Ontario soit 34 009 dollars. Le salaire moyen le plus élevé parmi les employés de l'administration, la seconde catégorie d'emploi en importance, était de 35 149 dollars au Manitoba comparativement au salaire le plus bas de 25 030 dollars à l'Île-du-Prince-Édouard (voir les figures 2.8 et 2.9)

Figure 2.9

## Employees By Type

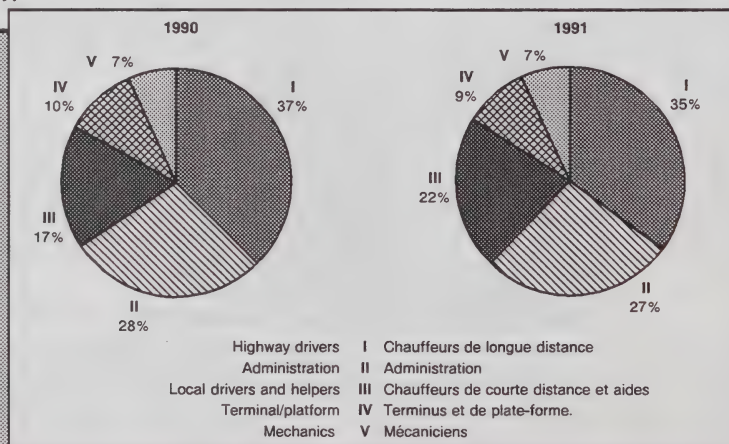


Figure 2.9

## Employés selon le genre



## Distribution of the Wage Dollar

The highest proportion of the 1991 wage dollar was paid to highway drivers, followed by administration and all other personnel employees, local drivers and helpers, terminal and platform employees, mechanics and maintenance employees. In 1991, highway drivers obtained 37 cents from the wage dollar, a decrease from the 1990 level of 40 cents. The share of the wage dollar for local drivers and helpers has increased to 21 cents from the 1990 level of 16 cents. The share of other categories of employment was constant with 1990: administration and other employees at 28 cents, terminal and platform employees at 8 cents and mechanics at 7 cents. (see Figure 2.10)

Figure 2.10

## Wage Dollar by Occupation

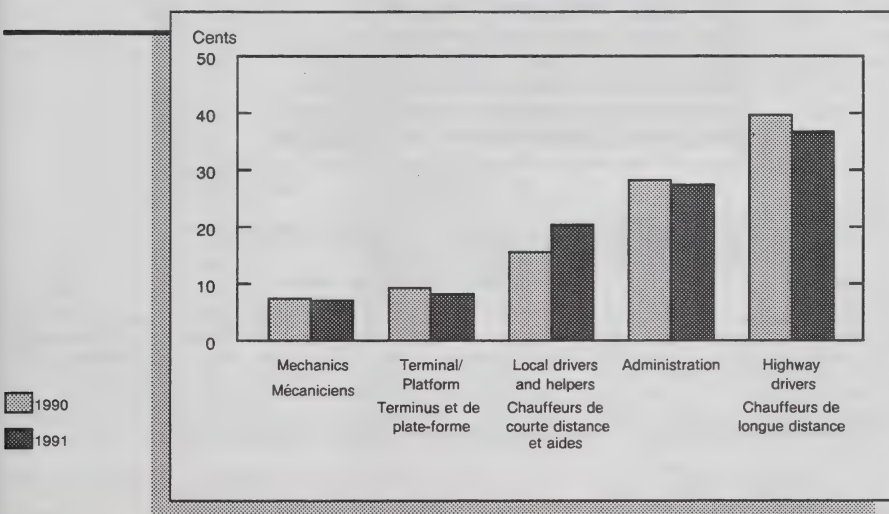


Figure 2.10

## Dollar salarial selon l'emploi

## Owner Operators

Owner operator payments declined in their share of total operating expenses, from 25.2 % in 1990 to 23.6 % in 1991.

The national average per for-hire carrier payment to owner operators was \$1.4 million per carrier in 1991, a decrease of 11 % from the previous year. Carriers hired an average of 13 owner operators in 1991.

Provincially, carriers domiciled in Ontario accounted for the highest payments to owner operators at \$721 million or 44 % of the national total. The proportion of operating expenses spent on owner operators in Ontario was down from 22.9 % in 1990 to 21.7 % in 1991.

The highest percentage of operating expenses spent on owner operators was in New Brunswick with 36 % (down 3 % from 1990), while Quebec recorded only 17 %. The highest average payment to owner operators was in the Territories at \$127,287, followed by Nova Scotia at \$122,943. Decreases in average owner operator payments were observed in most

## Chaqueurs contractants

Les paiements aux chaqueurs contractants ont représenté 23,6 % des dépenses totales d'exploitation en 1991 soit une baisse par rapport à 25,2 % en 1990.

Les paiements moyens aux chaqueurs contractants ont chuté, ils sont passés à 1,4 million de dollars en 1991 une baisse de 11 % par transporteur. Les transporteurs ont employé en moyenne 13 chaqueurs contractants en 1991.

Au niveau provincial, les transporteurs domiciliés en Ontario ont offert les paiements les plus élevés pour les chaqueurs, soit 721 millions ou 44 % de la part du total national. En Ontario, la part des dépenses d'exploitation engendrée pour les chaqueurs contractants a diminué passant de 22,9 % en 1990 à 21,7 % en 1991.

Le pourcentage le plus élevé, soit 36 % des dépenses d'exploitation pour les paiements aux chaqueurs contractants se retrouve au Nouveau-Brunswick (en baisse de 3 % par rapport à 1990). Le taux au Québec était de 17 %. La rémunération moyenne la plus élevée aux chaqueurs contractants se trouvait dans les Territoires (127 287 dollars), suivi par la Nouvelle-Écosse (122 943 dollars). Des baisses dans les

provinces except Newfoundland, Ontario, Manitoba and the Territories (see Figure 2.11). **Owner operators' financial and operating statistics are described in detail in Chapter 6.**

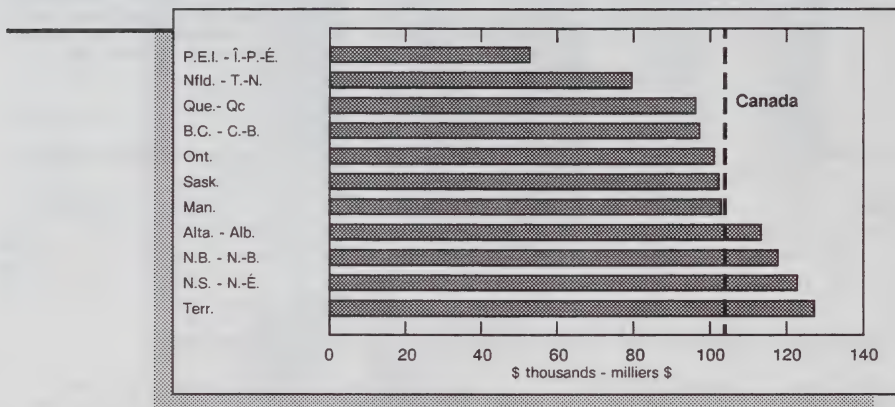
paiements moyens aux chauffeurs contractants ont été enregistrées dans la plupart des provinces sauf à Terre-Neuve, en Ontario, au Manitoba et dans les Territoires (voir la figure 2.11). **Les données financières et d'exploitation pour les chauffeurs contractants sont décrites en détail au chapitre 6.**

Figure 2.11

### Average Payments to Owner Operators by Province and Territory, 1991

Figure 2.11

### Traitements moyens aux chauffeurs contractants selon la province et le territoire, 1991



### Revenue Equipment Operated

In 1991, Canadian-domiciled for-hire trucking carriers operated 139 thousand pieces of revenue equipment. The average fleet (power units and trailers) size operated by Canadian carriers decreased by 5 % from 102 in 1990 to 97 pieces of revenue equipment per carrier in 1991. This data does not include the number of vehicles operated by owner operators working for Canadian for-hire carriers.

In 1991, the amount of owned revenue equipment was down by less than 1 % overall from 1990, while the leased equipment went up 9 % from 17,648 in 1990 to 19,286 in 1991. Although on average, owned revenue equipment went from 89 in 1990 down to 84 units per carrier in 1991. Semi-trailers and full trailers were the largest category of owned equipment. In 1991, semi and full trailers accounted for 67 % of all owned equipment. (see Table 2.7 and Figure 2.12)

Leased equipment as a percentage of total equipment operated rose slightly from 12.8 % in 1990 to 13.8 % in 1991. Semi-trailers and full trailers continue to be the most frequently leased type of revenue equipment in Canada. In 1991, semi-trailers and full trailers accounted for 74 % of all leased revenue equipment. The leased portion of the total number of semi and full trailers rose by 7 % from 13,317 pieces in 1990 to 14,259 in 1991.

In 1991, carriers domiciled in Ontario operated 60,044 pieces of revenue equipment. Ontario's share of the national total was down from 47.4 % in 1990 to 43.2 % in 1991. Per carrier averages of operated revenue equipment in Ontario also decreased by 9 % from 149 in 1990 to 136 in 1991. This was the most significant provincial drop although the Newfoundland, Quebec and Alberta average units per carrier also fell. (see Figures 2.13 and 2.14)

### Matériel productif en service

En 1991, les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont exploité 139 milles pièces d'équipement. La flotte moyenne d'équipement exploitée (unités motorisées et remorques) par les transporteurs canadiens a baissé de 5 % passant de 102 en 1990 à 97 unités par transporteurs en 1991. Ces données ne comprennent pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants étant au service des transporteurs pour compte d'autrui.

En 1991, le nombre d'unités possédées a diminué de moins de 1 % par rapport à 1990, alors que l'équipement loué s'est accru de 17 648 à 19 286 en 1991, une hausse de 9 %. Par contre, la moyenne d'équipement possédé par transporteur est passée de 89 en 1990 à 84 en 1991. Les semi-remorques et les remorques comptaient pour la plus grande catégorie du matériel productif. En 1991, les semi-remorques et les remorques représentaient 67 % de tout le matériel productif possédé (voir le tableau 2.7 et la figure 2.12).

Le matériel loué en proportion du total du matériel productif en service a augmenté de 12,8 % en 1990 à 13,8 % en 1991. Les semi-remorques et les remorques représentent le type de matériel productif le plus fréquemment loué au Canada. En 1991, les semi-remorques et les remorques comptaient pour 74 % de tout le matériel productif loué. La portion de la location totale des semi-remorques et remorques a connu une hausse de 7 % passant de 13 317 en 1990 à 14 259 en 1991.

En 1991, les transporteurs routiers domiciliés en Ontario ont exploité 60 044 pièces d'équipement. La part de l'Ontario a diminué passant de 47,4 % en 1990 à 43,2 % en 1991. L'Ontario a connu une baisse de 9 % pour la moyenne d'unités par transporteurs, passant de 149 véhicules en 1990 à 136 en 1991. Ceci représente la baisse provinciale la plus significative parmi les autres provinces qui ont connu des baisses du nombre moyen d'unités soit à Terre-Neuve, au Québec et l'Alberta (voir les figures 2.13 et 2.14).



Figure 2.12

Owned and Leased Equipment

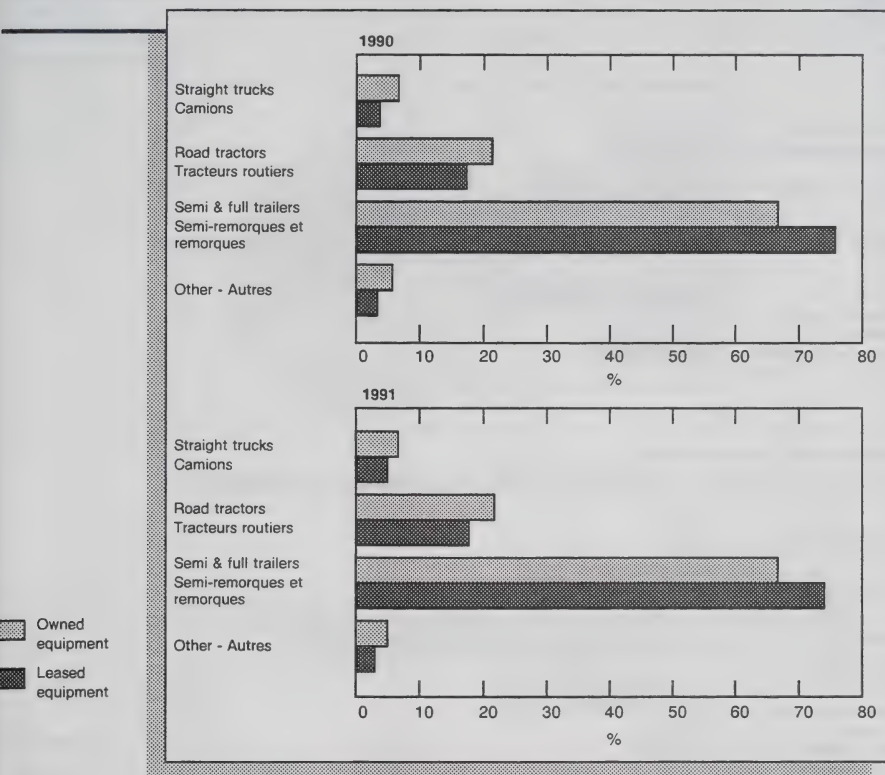


Figure 2.12

Matériel possédé et loué



Figure 2.13

Average Fleet Size Operated Per Carrier by Province and Territory of Domicile

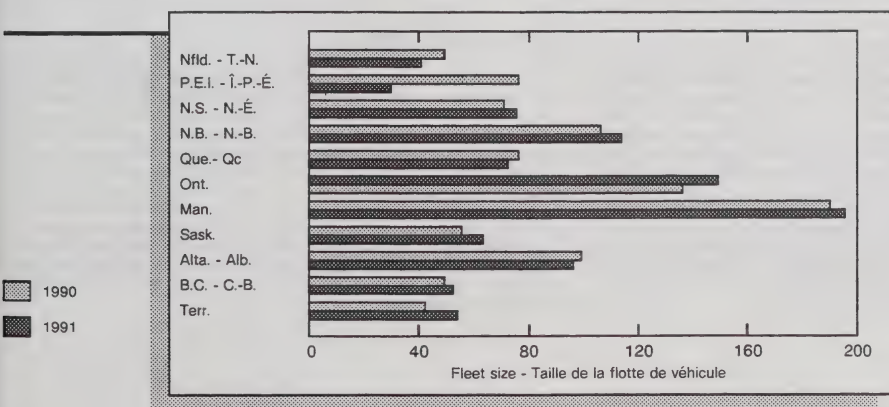


Figure 2.13

Taille moyenne de la flotte exploitée par les transporteurs selon la province et le territoire de domicile

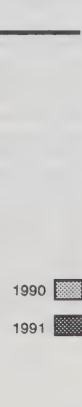
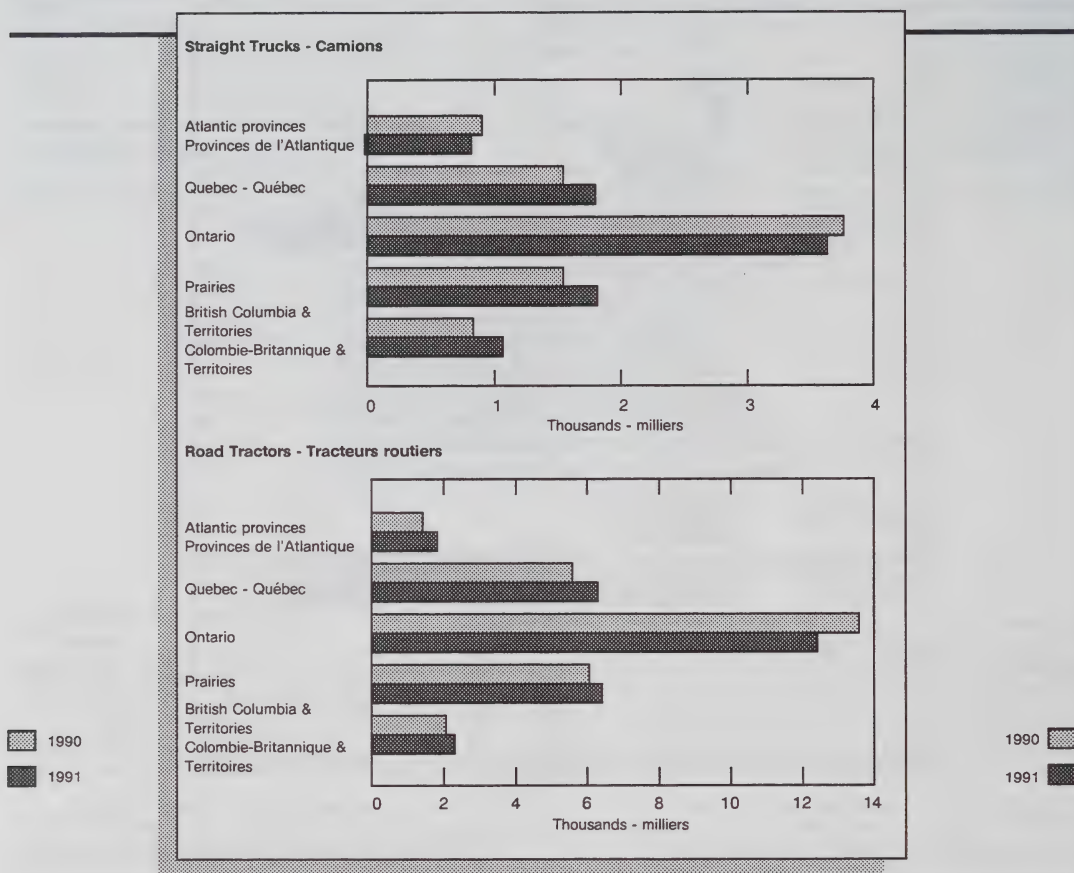


Figure 2.14

## Units Operated by Region

## Nombre d'unités exploitées selon la région



## Distance Travelled

In 1991, the estimated average annual distance travelled per carrier was 2.3 million kilometres, an increase of 7 % from the 1990 recorded distance of 2.2 million kilometres. In 1991, road tractors accounted for 89.5 % of the total travelled distance. This was unchanged from the aggregate travelled distance accounted for by road tractors in 1990. (see Figure 2.15)

The average distance travelled by road tractors grew by 11 % from 90 712 kilometres in 1990 to 100 545 kilometres in 1991. On a provincial level, average distance per road tractor varied from a high of 143 000 kilometres in Saskatchewan to a low of 79 000 kilometres in Newfoundland.

## Distance parcourue

En 1991, la distance annuelle estimative en moyenne parcourue par les unités motorisées a été établie à 2,3 millions de kilomètres, une hausse de 7 % par rapport aux 2,2 millions de kilomètres parcourus en 1990. En 1991, les tracteurs routiers représentaient 89,5 % de la distance totale parcourue. Ceci est comparable à la distance parcourue par les tracteurs routiers en 1990 (voir la figure 2.15).

La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers a augmenté de 11 % soit 90 712 kilomètres en 1990 à 100 545 kilomètres en 1991. À l'échelle provinciale, la distance moyenne des tracteurs routiers a varié entre 143 000 kilomètres en Saskatchewan à 79 000 à Terre-Neuve.

Figure 2.15

### Kilometres Travelled per Power Units by Region, 1991

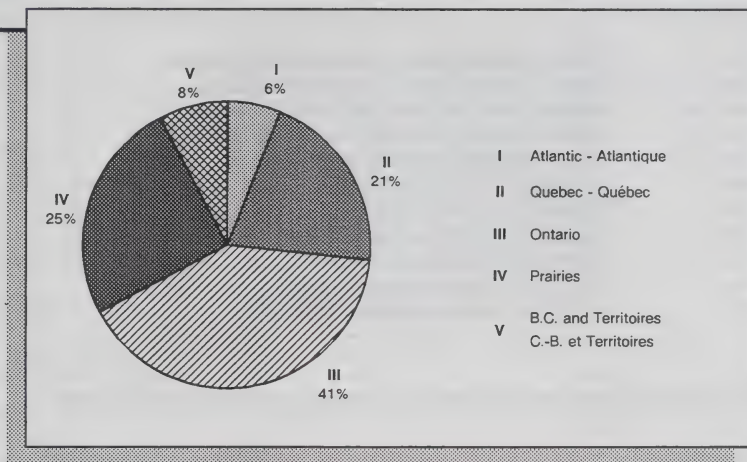


Figure 2.15

### Kilomètres parcourus par les véhicules motorisés selon la région, 1991

The distance travelled by straight trucks increased (8.5%) from 223 418 kilometres per carrier in 1990 to 242 520 kilometres in 1991. The average distance travelled by straight trucks in Canada rose by 8 % from 35 035 kilometres to 37 905 kilometres in 1991. Provincially, this distance ranged from a high of 46 190 kilometres in Newfoundland to a low of kilometres in the 29 718 in the Territories.

In terms of straight trucks, the highest average annual travelled distance for owner operators was reported in New Brunswick at 120 360 kilometres, while the lowest figure was reported in Saskatchewan at 29 740 kilometres per carrier.

#### Fuel

In 1991, an average of 1.1 million litres of fuel were consumed per carrier, down 1 % from 1990. The average cost per litre for fuel rose from 39 cents in 1990 to 41 cents in 1991. Provincially, the cost of fuel varied from a high of 50 cents per litre in the Newfoundland, to a low of 40 cents in Alberta. The highest percentage increase in the cost of fuel per litre between 1990 and 1991 occurred in the Atlantic Provinces (+8 %) and the Prairies (+7 %). (see Figure 2.16)

The average fuel cost per carrier rose from \$469,641 in 1990 to \$474,248 in 1991. However, the amount of fuel used to travel 100 kilometres decreased by 10 % from 55.6 litres in 1990 to 50 litres per 100 kilometres in 1991. Therefore, it can be determined that in terms of fuel costs, it cost less to travel 100 kilometres in 1991 than in 1990. In 1991, it cost Canadian carriers an average of \$21 to travel 100 kilometres, while, in 1990, the same distance would have cost \$22.

La distance parcourue par les camions a enregistré une hausse (8,5 %) soit de 223 418 kilomètres par transporteur en 1990 à 242 520 kilomètres en 1991. Au Canada, la distance moyenne parcourue par les camions s'est accrue de 8 % passant de 35 035 kilomètres à 37 905 kilomètres en 1991. A l'échelle provinciale, la distance moyenne parcourue variait entre la distance moyenne la plus longue, soit 46 190 kilomètres à Terre-Neuve et la distance moyenne la plus courte avec 29 718 kilomètres dans les Territoires.

Parmi les camions, la distance annuelle estimative la plus longue parcourue par les chauffeurs contractants a été enregistrée au Nouveau-Brunswick, soit 120 360 kilomètres par transporteur. La plus courte fut en Saskatchewan soit 29 740 kilomètres par transporteur.

#### Carburant

En 1991, les transporteurs routiers ont consommé en moyenne 1,1 millions de litres de carburant, en baisse de 1 % par rapport à 1990. Le coût moyen du litre de carburant s'est accru passant de 39 cents en 1990 à 41 cents en 1991. A l'échelle provinciale, le coût moyen du carburant a varié entre 50 cents à Terre-Neuve à 40 cents le litre en Alberta. La moyenne d'augmentation la plus forte entre 1990 et 1991 se retrouve dans les provinces Atlantiques (+8 %) et les Prairies (+7 %), (voir la figure 2.16).

Le coût moyen du carburant par transporteur s'est accru de passant de 469,641 dollars en 1990 à 474 248 dollars en 1991. Par contre, la quantité de carburant consommé pour parcourir 100 kilomètres s'est améliorée de 10 % passant de 55,6 litres en 1990 à 50 litres du 100 kilomètres en 1991. Nous constatons qu'en terme des coûts du carburant, il en coûte moins en 1991 pour parcourir 100 kilomètres qu'en 1990. En 1991, il en a coûté en moyenne 21 dollars en moyenne par transporteur canadien pour parcourir 100 kilomètres alors qu'il en coûtait en moyenne 22 dollars pour parcourir la même distance en 1990.



Figure 2.16

### Fuel Costs Per Litre by Province and Territory of Domicile

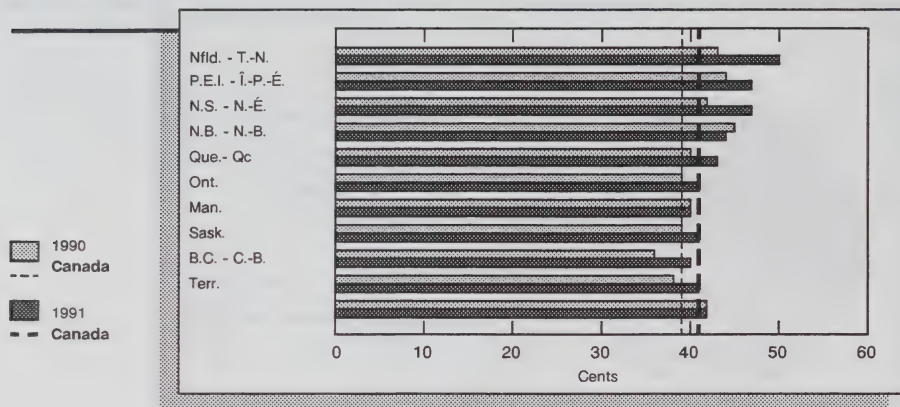


Figure 2.16

### Coût du carburant par litre selon la province et le territoire de domicile

#### Balance Sheet

The assets of the for-hire trucking carriers totalled \$4.4 billion, an increase of 5.9 % or \$276 million over 1990. Total liabilities in 1991 were \$3.1 billion a decrease of 4.4 % from 1990. In 1991, long term debt accounted for 49 % of total liabilities.

The working capital ratio, which measures the ability of the industry to meet its financial obligations in the short term has improved at 1.02 compared to 0.98 in 1990. (see Table 2.11).

#### Bilan

L'actif des transporteurs pour compte d'autrui s'est établi à 4,4 milliards de dollars en hausse de 5,9 % soit de 276 millions par rapport à 1990. Le passif total était de 3,1 milliards de dollars en baisse de 4,4 % sur 1990. En 1991, la dette à long terme a représenté 49 % du passif total.

Le coefficient de liquidité générale s'est établi à 1,02 une amélioration par rapport au coefficient de 0,98 enregistré en 1990. (voir le tableau 2.11).

Table 2.1

**Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1990 and 1991, Summary Statistics, Canada, For-Hire Carriers**

Tableau 2.1

**Transporteurs routiers de marchandises, comparaison pour l'années 1990 et 1991, statistiques sommaires, Canada, camionnage pour compte d'autrui**

		1990	1991
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	1,350	1,427
<b>Operating Revenues – Total</b> <b>Recettes d'exploitation</b>	<b>\$'000</b>	<b>8,423,600</b>	<b>8,434,545</b>
<b>Operating Expenses – Total<sup>1</sup> –</b> <b>Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>8,177,455</b>	<b>8,167,698</b>
Transportation Expenses – Frais de transport	"	5,169,794	5,164,398
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	"	792,246	770,508
Terminal Expenses – Frais de terminus	"	521,880	522,224
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	"	1,693,539	1,710,568
<b>Operating ratio –</b> <b>Ratio d'exploitation</b>		<b>.971</b>	<b>.968</b>
<b>Number of employees – Total –</b> <b>Nombre d'employés</b>	<b>No. –</b> <b>Nbre</b>	<b>73,716</b>	<b>72,617</b>
<b>Salaries and wages – Total –</b> <b>Traitements et salaires</b>	<b>\$'000</b>	<b>2,179,120</b>	<b>2,257,644</b>
<b>Assets – Total – de l'actif</b>	<b>"</b>	<b>4,657,631</b>	<b>4,381,404</b>
<b>Liabilities – Total – du passif</b>	<b>"</b>	<b>3,239,930</b>	<b>3,097,231</b>
<b>Owner(s) equity – Total – Avoir</b> <b>des propriétaires</b>	<b>"</b>	<b>1,417,701</b>	<b>1,284,173</b>
<b>Equipment operated – Total<sup>1</sup> –</b> <b>Matériel productif en service</b>	<b>No. –</b> <b>Nbre</b>	<b>138,333</b>	<b>138,919</b>
Straight trucks – Camions	"	8,609	9,130
Road tractors – Tracteurs routiers	"	28,740	29,236
Semi-trailers – Semi-remorques	"	87,847	90,565
Other – Autres	"	13,137	9,988

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.2

## Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

No.		Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
			Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	
1	Estimated Number of Carriers	No. 1,427	14	4	34	55	362	440
2	Total Operating Revenues	\$'000 8,434,545	54,343	8,520	161,494	464,344	1,487,417	3,386,907
3	Total Operating Expenses <sup>1</sup>	" 8,167,698	53,867	8,692	151,823	446,088	1,425,642	3,312,654
4	Transportation Expenses	" 5,164,398	34,759	5,398	103,048	308,403	884,290	2,032,089
5	Maintenance and Garage Expenses	" 770,508	4,465	1,239	17,286	33,585	170,576	282,742
6	Terminal Expenses	" 522,224	3,656	130	5,917	26,298	66,562	275,121
7	Administrative and General Office Expenses	" 1,710,568	10,987	1,925	25,571	77,802	304,213	722,702
8	Operating ratio	.968	.991	1.020	.940	.961	.958	.978
9	Total Number of employees	No. 72,617	455	80	1,291	3,450	13,247	31,226
10	Total Salaries and wages	\$'000 2,257,644	12,792	2,501	34,317	93,653	390,015	1,000,043
11	Total Assets	" 4,381,404	31,196	5,016	91,400	238,541	855,720	1,726,637
12	Total Liabilities	" 3,097,231	22,999	1,989	80,199	143,350	586,867	1,289,557
13	Total Owner(s) equity	" 1,284,173	8,196	3,027	11,201	95,192	268,853	437,080
14	Total Equipment Operated	No. 138,919	579	120	2,551	6,254	26,054	60,044
15	Straight trucks	" 9,130	105	16	316	392	1,793	3,629
16	Road tractors	" 29,236	144	38	534	1,115	6,289	12,383
17	Semi-trailers	" 90,565	308	65	1,464	4,500	14,747	39,981
18	Other	" 9,988	22	1	237	247	3,225	4,051

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding.



Tableau 2.2

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires			N°
50	54	196	209	9	Nbre	Nombre estimatif de transporteurs	1
599,437	230,710	1,163,194	828,840	49,340	\$'000	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
584,864	220,736	1,124,029	791,362	47,940	"	<b>Total, dépenses d'exploitation<sup>1</sup></b>	3
374,284	151,113	707,975	534,657	28,383	"	Frais de transport	4
46,460	20,245	113,257	74,555	6,097	"	Dépenses d'entretien et frais de garage	5
53,012	6,387	64,772	18,277	2,091	"	Frais de terminus	6
111,108	42,992	238,026	163,874	11,370	"	Frais d'administration et frais généraux	7
.976	.957	.966	.955	.972		<b>Ratio d'exploitation</b>	8
4,910	2,020	9,669	5,861	407	Nbre	<b>Total, nombre d'employés</b>	9
153,654	59,480	308,512	188,425	14,252	\$'000	<b>Total, traitements et salaires</b>	10
273,601	101,358	649,651	390,633	17,651	"	<b>Total de l'actif</b>	11
196,099	70,436	422,186	272,330	11,219	"	<b>Total du passif</b>	12
77,503	30,921	227,465	118,303	6,432	"	<b>Total de l'avoir des propriétaires</b>	13
9,762	3,379	18,730	10,957	489	Nbre	<b>Total du matériel productif en service</b>	14
291	258	1,270	964	96	"	Camions	15
1,823	722	3,874	2,187	127	"	Tracteurs routiers	16
7,350	2,310	12,883	6,765	192	"	Semi-remorques	17
298	89	703	1,041	74	"	Autres	18

<sup>1</sup> Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.3

## Motor Carriers of Freight, 1991: Operating and Income Accounts, For-Hire Carriers

		Canada	Newfound- land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Quebec Québec
Carriers reporting	No.	1,427	14	4	34	55	362
<b>Operating Revenues:</b>	<b>\$'000</b>						
Local freight service		1,479,471	10,165	263	29,260	76,720	318,491
Intercity freight service		6,716,238	42,077	8,068	120,738	372,043	1,136,244
Government subsidies		27,530	506	56	3,656	12,852	7,197
<b>Total Transportation Revenue</b>		<b>8,223,239</b>	<b>52,748</b>	<b>8,386</b>	<b>153,654</b>	<b>461,614</b>	<b>1,461,932</b>
Van line commission and insurance		57,827	200	30	1,498	142	3,111
Equipment rentals		17,092	-	28	1,520	190	1,331
Packaging and crating		31,126	-	-	1,249	25	1,574
Storage and warehousing		59,011	811	35	2,114	915	8,544
Other		46,250	584	40	1,458	1,458	10,925
<b>Total Operating Revenue</b>		<b>8,434,545</b>	<b>54,343</b>	<b>8,520</b>	<b>161,494</b>	<b>464,344</b>	<b>1,487,417</b>
<b>Operating Expenses:</b>	<b>\$'000</b>						
Salaries and Wages:							
Highway drivers		827,464	2,970	866	14,693	31,138	154,289
Local drivers and helpers		462,559	4,032	947	6,167	16,046	90,353
Mechanics and maintenance personnel		175,059	854	159	3,328	7,111	36,966
Terminal and platform employees		317,230	1,483	123	4,014	18,558	38,879
Administration and all other personnel		475,331	3,453	407	6,114	20,800	69,528
Benefits (including unemployment and health insurance)		472,878	2,490	518	5,332	18,115	85,961
Fuel (including tax)		676,753	3,541	879	13,266	31,295	155,724
Owner operator expenses		1,926,855	11,455	350	43,083	159,135	242,435
Vehicle rent (short term)		70,610	532	542	693	4,562	15,924
Vehicle lease (long term)		151,250	939	-	1,964	6,380	27,052
Purchased transportation		428,296	6,792	1,057	9,858	29,208	85,996
Maintenance and Repairs		600,059	3,704	1,080	13,546	25,934	134,524
Depreciation:							
Revenue equipment		413,142	2,715	757	8,109	21,241	80,851
Buildings, computers and other equipment		50,873	246	7	917	2,582	7,976
Insurance		168,829	1,071	123	2,814	7,728	31,971
Safety and compliance expenses		11,545	151	6	988	374	2,013
Other expenses		938,963	7,439	870	16,935	45,881	165,201
<b>Total Operating Expenses</b>		<b>8,167,698</b>	<b>53,867</b>	<b>8,692</b>	<b>151,823</b>	<b>446,088</b>	<b>1,425,642</b>
<b>Income Accounts:</b>	<b>\$'000</b>						
<b>Net Motor Carrier Freight Operating Revenue</b>		<b>266,848</b>	<b>476</b>	<b>-172</b>	<b>9,671</b>	<b>18,256</b>	<b>61,775</b>
Non-Motor Carrier Freight Operations							
Revenue		140,727	288	596	6,457	4,087	36,332
Expenses		159,154	105	-	7,215	5,229	41,269
Non-operating revenue		117,750	1,020	32	3,639	2,459	22,581
Non-operating expenses		79,633	725	10	1,087	3,256	18,233
Interest paid		167,872	1,533	56	4,275	7,010	35,935
Profit (loss)		118,666	-580	389	7,191	9,308	25,251
Provision for income taxes		38,266	72	61	872	2,626	3,112
<b>Net Income Transferred to Retained Earnings</b>		<b>80,400</b>	<b>-652</b>	<b>328</b>	<b>6,319</b>	<b>6,682</b>	<b>22,139</b>

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 2.3

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Compte d'exploitation et de recettes, camionnage pour compte d'autrui**

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires		
440	50	54	196	209	9	Nbre	Transporteurs déclarants
						\$'000	Recettes d'exploitation:
557,321	38,365	48,484	205,453	187,318	7,632		Services de transport locaux
2,749,412	551,194	176,991	906,921	612,516	40,035		Services de transport interurbains
2,334	-	-	276	1	652		Subventions gouvernementales reçues
<b>3,309,068</b>	<b>589,559</b>	<b>225,475</b>	<b>1,112,649</b>	<b>799,835</b>	<b>48,320</b>		<b>Recettes totales tirées du transport</b>
25,352	3,107	1,008	16,193	6,448	738		Commissions et assurances des entreprises de déménagement
6,247	152	902	4,011	2,683	28		Location de matériel
14,549	385	686	9,430	3,184	44		Emballage et mise en caisse
19,759	1,024	1,914	14,485	9,201	210		Stockage et entreposage
11,932	5,211	725	6,427	7,490	-		Autre
<b>3,386,907</b>	<b>599,437</b>	<b>230,710</b>	<b>1,163,194</b>	<b>828,840</b>	<b>49,340</b>		<b>Recettes d'exploitation totales</b>
						\$'000	Dépenses d'exploitation:
348,042	60,178	26,671	114,094	67,841	6,684		Traitements et salaires:
203,755	21,675	10,776	59,426	46,988	2,393		Chauffeurs de longue distance
71,164	8,671	4,541	27,500	13,018	1,747		Chauffeurs locaux et aides
173,417	30,510	4,046	36,546	8,105	1,549		Mécaniciens et employés d'entretien
203,665	32,619	13,446	70,947	52,473	1,879		Employés de terminus et de plate-forme
							Employés d'administration et tous les autres
221,934	28,873	8,945	59,767	38,390	2,554		Bénéfices (incluant assurance-chômage et assurance-maladie)
241,995	49,214	25,739	93,675	58,062	3,363		Carburant (taxe comprise)
721,276	147,794	60,164	265,087	266,243	9,832		Dépenses au titre des chauffeurs contractants
24,275	2,324	2,056	8,969	9,963	769		Location de véhicules (à court terme)
63,849	16,312	4,276	19,857	10,501	121		Location de véhicules (à long terme)
173,010	35,825	7,426	48,968	28,520	1,636		Achat d'autres services de transport
213,063	38,282	15,736	87,841	61,804	4,544		Entretien et réparations
164,568	25,368	9,279	62,253	36,037	1,965		Amortissement:
22,166	3,484	1,159	9,262	2,827	246		Matériel productif
68,738	10,396	4,473	25,874	14,612	1,029		Bâtiments et autre matériel
4,567	380	164	1,656	1,238	9		Assurances
393,171	72,958	21,839	132,309	74,741	7,620		Dépenses au titre de la sécurité et de l'observation
							Autres dépenses
<b>3,312,654</b>	<b>584,864</b>	<b>220,736</b>	<b>1,124,029</b>	<b>791,362</b>	<b>47,940</b>		<b>Total des dépenses d'exploitation</b>
						\$'000	Comptes des revenus:
74,253	14,573	9,974	39,164	37,478	1,400		<b>Recettes nettes d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises</b>
							Activités non liées au transport routier de marchandises
35,121	6,891	4,566	32,060	14,306	25		Recettes
41,641	8,361	6,157	28,458	20,234	485		Dépenses
32,397	10,889	4,820	15,453	24,049	409		Recettes diverses
28,699	1,188	2,469	5,778	18,062	126		Frais divers
65,252	11,578	4,264	23,267	14,448	254		Intérêts versés
6,179	11,225	6,469	29,175	23,090	970		Bénéfices (pertes)
9,356	2,148	1,640	8,289	9,747	342		Provision pour l'impôt sur le revenu
<b>-3,177</b>	<b>9,077</b>	<b>4,828</b>	<b>20,886</b>	<b>13,342</b>	<b>528</b>		<b>Revenu net reporté aux bénéfices non répartis</b>

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.



Table 2.4

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, For-Hire Carriers**

Tableau 2.4

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui**

		Total <sup>1</sup>	General freight Marchan- disées générales	House- hold goods Articles ménagers	Bulk liquids Liquides en vrac	Dry bulk materials Produits secs en vrac	Forest products Produits fores- tiers	Other commod- ities Autres marchan- disées
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	1,427	497	92	116	174	147	401
<b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>	\$'000	8,434,545	4,192,031	431,993	750,828	569,099	427,463	2,063,132
<b>Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation</b>	"	8,167,698	4,114,357	417,042	713,465	538,365	403,738	1,980,731
Transportation Expenses – Frais de transport	"	5,164,398	2,511,301	224,215	454,368	353,376	280,635	1,340,502
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	"	770,508	340,633	20,774	88,912	72,412	56,867	190,909
Terminal Expenses – Frais de terminus	"	522,224	380,432	25,056	27,975	7,645	3,629	77,487
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	"	1,710,568	881,991	146,998	142,209	104,931	62,606	371,833
<b>Operating ratio – Ratio d'exploitation</b>		.968	.981	.965	.950	.946	.944	.960
<b>Number of employees – Total – Nombre d'employés</b>	No. – Nbre	72,617	38,237	5,258	6,047	4,262	3,031	15,781
<b>Salaries and wages – Total – Traitements et salaires</b>	\$'000	2,257,644	1,191,474	146,858	194,392	133,809	98,099	493,012
<b>Assets – Total – de l'actif</b>	"	4,381,404	2,009,427	203,716	547,398	339,435	259,503	1,021,925
<b>Liabilities – Total – du passif</b>	"	3,097,231	1,499,817	145,281	367,092	219,538	142,539	722,964
<b>Owner(s) equity – Total – Avoir des propriétaires</b>	"	1,284,173	509,610	58,435	180,306	119,897	116,964	298,961
<b>Equipment operated – Total – Matériel productif en service</b>	No. – Nbre	138,919	76,662	4,626	12,881	8,595	5,544	30,611
Straight trucks – Camions	"	9,130	4,843	1,274	448	671	271	1,623
Road tractors – Tracteurs routiers	"	29,236	14,289	946	2,941	2,261	1,828	6,971
Semi-trailers – Semi-remorques	"	90,565	51,542	2,065	9,134	4,875	2,891	20,058
Other – Autres	"	9,988	5,988	341	358	788	554	1,959

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.5

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary**  
**Statistics by type of movement, Canada, For-Hire**  
**Carriers**

Tableau 2.5

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991:**  
**statistiques sommaires selon le type de mouvements,**  
**Canada, camionnage pour compte d'autrui**

		Intra provincial Carriers  Transporteurs Intra- provinciaux	Extraprovincial Carriers – Transporteurs extraprovinciaux					
			Total <sup>1</sup>	Intra Provincial	Inter Provincial	International		
						Sub- Total <sup>1</sup>  Sous- total <sup>1</sup>	Into Canada  à destina- tion du Canada	Out of Canada  en prove- nance du Canada
Number of Carriers – Nombre de transporteurs	No. – Nbre	495	932					
<b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>	<b>\$'000</b>	<b>1,491,322</b>	<b>6,943,223</b>	<b>2,833,888</b>	<b>2,541,619</b>	<b>1,567,716</b>	<b>722,698</b>	<b>845,018</b>
<b>Operating Expenses – Total<sup>1</sup> Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>1,417,036</b>	<b>6,750,662</b>	<b>2,745,991</b>	<b>2,486,001</b>	<b>1,518,670</b>	<b>701,106</b>	<b>817,564</b>
Transportation Expenses – Frais de transport	"	912,403	4,251,994	1,659,184	1,562,902	1,029,908	467,356	562,552
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	"	167,348	603,159	282,298	201,125	119,736	52,931	66,805
Terminal Expenses – Frais de terminus	"	45,178	477,046	185,169	212,180	79,697	43,504	36,193
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	"	292,107	1,418,461	619,340	509,792	289,329	137,315	152,014
<b>Operating ratio – Ratio d'exploitation</b>		<b>.950</b>	<b>.972</b>	<b>.969</b>	<b>.978</b>	<b>.969</b>	<b>.970</b>	<b>.968</b>
<b>Number of employees – Total – Nombre d'employés</b>	<b>No. – Nbre</b>	<b>13,897</b>	<b>58,720</b>	<b>26,675</b>	<b>21,397</b>	<b>10,648</b>	<b>5,056</b>	<b>5,592</b>
<b>Salaries and wages – Total – Traitements et salaires</b>	<b>\$'000</b>	<b>433,938</b>	<b>1,823,708</b>	<b>826,297</b>	<b>657,688</b>	<b>339,723</b>	<b>162,240</b>	<b>177,483</b>
<b>Assets – Total – Actif</b>	<b>"</b>	<b>795,253</b>	<b>3,586,152</b>	<b>1,529,068</b>	<b>1,251,994</b>	<b>805,090</b>	<b>377,866</b>	<b>427,224</b>
<b>Liabilities – Total – Passif</b>	<b>"</b>	<b>492,111</b>	<b>2,605,121</b>	<b>1,110,507</b>	<b>924,810</b>	<b>569,804</b>	<b>259,200</b>	<b>310,604</b>
<b>Owner(s) equity – Total – Avoir des propriétaires</b>	<b>"</b>	<b>303,142</b>	<b>981,031</b>	<b>418,562</b>	<b>327,183</b>	<b>235,286</b>	<b>118,666</b>	<b>116,620</b>
<b>Equipment operated – Total – Matériel productif en service</b>	<b>No. – Nbre</b>	<b>25,107</b>	<b>113,812</b>	<b>47,394</b>	<b>40,907</b>	<b>25,511</b>	<b>11,671</b>	<b>13,840</b>
Straight trucks – Camions	"	3,166	5,964	3,376	2,056	532	233	299
Road tractors – Tracteurs routiers	"	5,628	23,608	10,978	7,439	5,191	2,305	2,886
Semi-trailers – Semi-remorques	"	13,810	76,755	29,607	29,413	17,735	8,291	9,444
Other – Autres	"	2,503	7,485	3,432	1,999	2,054	842	1,212

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.6

**Motor Carriers of Freight, 1991: Employees, Salaries and Wages<sup>1</sup> by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers**

No.		Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
1	Carriers reporting	No. 1,427	14	4	34	55	362
2	Highway drivers <sup>2</sup>	No. 25,568	95	28	544	1,084	5,086
3	Salaries and wages	\$'000 827,464	2,970	866	14,693	31,138	154,289
4	Average salaries and wages	\$ 32,363	31,388	30,919	27,023	28,737	30,337
5	Local drivers and helpers <sup>2</sup>	No. 16,157	159	26	244	617	3,147
6	Salaries and wages	\$'000 462,559	4,032	947	6,167	16,046	90,353
7	Average salaries and wages	\$ 28,629	25,329	37,124	25,313	26,022	28,707
8	Mechanics and maintenance employees	No. 5,070	27	5	112	250	1,188
9	Salaries and wages	\$'000 161,035	854	159	3,256	6,546	35,029
10	Average salaries and wages	\$ 31,762	31,676	31,070	28,947	26,150	29,495
11	Terminal and platform employees <sup>3</sup>	No. 6,348	38	5	81	448	895
12	Salaries and wages	\$'000 184,840	910	123	1,932	11,405	24,411
13	Average salaries and wages	\$ 29,120	23,954	24,609	23,811	25,457	27,268
14	Administration and all other personnel	No. 19,474	136	16	310	1,051	2,931
15	Salaries and wages	\$'000 621,746	4,026	407	8,268	28,518	85,933
16	Average salaries and wages	\$ 31,927	29,534	25,030	26,656	27,130	29,317
17	<b>Total Number of Employees</b>	<b>No. 72,617</b>	<b>455</b>	<b>80</b>	<b>1,291</b>	<b>3,450</b>	<b>13,247</b>
18	<b>Salaries and wages</b>	<b>\$'000 2,257,644</b>	<b>12,792</b>	<b>2,501</b>	<b>34,317</b>	<b>93,653</b>	<b>390,015</b>
19	<b>Average salaries and wages</b>	<b>\$ 31,090</b>	<b>28,110</b>	<b>31,317</b>	<b>26,578</b>	<b>27,148</b>	<b>29,441</b>
20	Owner operators	No. 18,682	144	7	350	1,352	2,528
21	Payments to Owner Operators	\$'000 1,926,855	11,455	350	43,083	159,135	242,435
22	Average payments to Owner Operators	\$ 103,138	79,287	52,929	122,943	117,714	95,902

<sup>1</sup> Excludes employee benefits.<sup>2</sup> Excludes owner operator.<sup>3</sup> Other than office.



Tableau 2.6

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Employés, traitements et salaires<sup>1</sup> selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui**

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires			N°
440	50	54	196	209	9	Nbre	Transporteurs déclarants	1
10,234	1,909	903	3,403	2,102	181	Nbre	Chauffeurs de longue distance <sup>2</sup>	2
348,042	60,178	26,670	114,094	67,841	6,684	\$'000	Salaires et traitements	3
34,009	31,520	29,541	33,524	32,277	36,864	\$	Salaires et traitements moyens	4
7,023	799	377	2,081	1,616	69	Nbre	Chauffeurs locaux et aides <sup>2</sup>	5
203,755	21,675	10,776	59,426	46,988	2,393	\$'000	Salaires et traitements	6
29,012	27,139	28,611	28,552	29,072	34,798	\$	Salaires et traitements moyens	7
1,929	263	139	742	358	56	Nbre	Mécaniciens et personnel de l'entretien	8
63,705	7,903	4,382	25,056	12,462	1,683	\$'000	Salaires et traitements	9
33,023	30,036	31,572	33,764	34,810	29,826	\$	Salaires et traitements moyens	10
3,116	636	99	770	228	31	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme <sup>3</sup>	11
95,166	18,116	2,490	22,182	6,664	1,441	\$'000	Salaires et traitements	12
30,537	28,485	25,151	28,798	29,245	46,906	\$	Salaires et traitements moyens	13
8,924	1,303	503	2,672	1,557	70	Nbre	Administration et tous les autres employés	14
289,375	45,782	15,161	87,754	54,470	2,051	\$'000	Salaires et traitements	15
32,426	35,146	30,149	32,839	34,979	29,459	\$	Salaires et traitements moyens	16
31,226	4,910	2,020	9,669	5,861	407	Nbre	Total nombre d'employés	17
1,000,043	153,654	59,480	308,512	188,425	14,252	\$'000	Salaires et traitements	18
32,025	31,297	29,444	31,906	32,148	35,030	\$	Salaires et traitements moyens	19
7,116	1,439	587	2,343	2,737	77	Nbre	Chauffeurs contractants	20
721,276	147,794	60,164	265,087	266,243	9,832	\$'000	Versements	21
101,353	102,681	102,426	113,127	97,266	127,287	\$	Versements moyens	22

<sup>1</sup> Ne comprend pas les avantages aux employés.

<sup>2</sup> Ne comprend pas les chauffeurs contractants.

<sup>3</sup> Autres que les employés de bureau.

Table 2.7

**Motor Carriers of Freight, 1991: Revenue  
Equipment Operated<sup>1</sup> by Province and Territory of  
Domicile, For-Hire Carriers**

Tableau 2.7

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Matériel productif en service<sup>1</sup> selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui**

	Canada	Newfound- land  Terre- Neuve	Prince Edward Island  Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia  Nouvelle- Écosse	New Brunswick  Nouveau- Brunswick	Quebec  Québec
			Number - Nombre			
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	8,146	99	16	218	381	1,623
Leased - Loués	984	6	-	98	11	170
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	25,799	138	38	461	935	5,829
Leased - Loués	3,437	6	-	73	180	460
Semi-Trailers and Full Trailers - Semi-remorques et remorques						
Owned - Possédés	79,768	274	65	1,272	3,916	14,302
Leased - Loués	14,259	53	-	202	662	1,709
Other revenue equipment - Autre matériel productif						
Owned - Possédés	5,920	3	1	227	167	1,917
Leased - Loués	606	-	-	-	2	44
<b>Total</b>						
<b>Owned - Possédés</b>	<b>119,633</b>	<b>514</b>	<b>120</b>	<b>2,178</b>	<b>5,399</b>	<b>23,671</b>
<b>Leased - Loués</b>	<b>19,286</b>	<b>65</b>	<b>-</b>	<b>373</b>	<b>855</b>	<b>2,383</b>
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia  Colombie- Britannique	Territories  Territoires
			Number - Nombre			
Straight Trucks - Camions						
Owned - Possédés	3,269	267	241	1,124	815	93
Leased - Loués	360	24	17	146	149	3
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned - Possédés	11,090	1,435	544	3,349	1,853	127
Leased - Loués	1,293	388	178	525	334	-
Semi-Trailers and Full Trailers - Semi-remorques et remorques						
Owned - Possédés	34,275	6,055	1,791	11,681	5,898	239
Leased - Loués	6,839	1,317	570	1,661	1,242	4
Other revenue equipment - Autre matériel productif						
Owned - Possédés	2,585	229	36	238	494	23
Leased - Loués	333	47	2	6	172	-
<b>Total</b>						
<b>Owned - Possédés</b>	<b>51,219</b>	<b>7,986</b>	<b>2,612</b>	<b>16,392</b>	<b>9,060</b>	<b>482</b>
<b>Leased - Loués</b>	<b>8,825</b>	<b>1,776</b>	<b>767</b>	<b>2,338</b>	<b>1,897</b>	

<sup>1</sup> Excludes equipment operated by owner operators. – Ne comprend pas le matériel productif exploité par les chauffeurs contractants.

Table 2.8

**Motor Carriers of Freight, 1991: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers**

Tableau 2.8

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui**

	Total Units <sup>1</sup>  Total des unités <sup>1</sup>	Straight Trucks  Camions			Road Tractors  Tracteurs routiers		
		Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator
			Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants		Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
			('000 km) – (en milliers de km)				
Newfoundland – Terre-Neuve	28,262	5,318	4,850	468	22,943	11,414	11,530
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	3,426	772	772	–	2,654	2,129	525
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	107,284	12,759	11,334	1,425	94,525	43,341	51,184
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	308,926	18,587	11,967	6,620	290,339	116,899	173,440
Quebec – Québec	949,225	97,429	77,302	20,127	851,796	603,095	248,701
Ontario	2,248,251	155,121	131,184	23,938	2,093,130	1,210,604	882,526
Manitoba	454,753	16,268	11,476	4,792	438,486	235,961	202,525
Saskatchewan	207,685	12,691	11,086	1,606	194,994	103,418	91,577
Alberta	784,910	59,545	52,507	7,038	725,366	397,261	328,105
British Columbia – Colombie-Britannique	535,888	53,287	30,747	22,541	482,600	204,113	278,487
Territories – Territoires	26,789	3,633	2,853	780	23,156	11,282	11,875
<b>Canada</b>	<b>5,655,399</b>	<b>435,410</b>	<b>346,077</b>	<b>89,333</b>	<b>5,219,989</b>	<b>2,939,515</b>	<b>2,280,473</b>

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding.

<sup>1</sup> Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.



Table 2.9

**Motor Carriers of Freight, 1991: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers**

Tableau 2.9

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui**

	Carriers Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average Cost per Litre
	Transporteurs déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. - Nbre	Litres '000	\$ '000	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	14	7,141	3,541	.50
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	4	1,878	879	.47
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	34	28,401	13,266	.47
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	55	71,736	31,295	.44
Quebec - Québec	362	363,619	155,724	.43
Ontario	440	594,537	241,995	.41
Manitoba	50	121,572	49,214	.40
Saskatchewan	54	62,158	25,739	.41
Alberta	196	233,621	93,675	.40
British Columbia - Colombie-Britannique	209	142,449	58,062	.41
Territories - Territoires	9	8,058	3,363	.42
<b>Canada<sup>1</sup></b>	<b>1,427</b>	<b>1,635,170</b>	<b>676,753</b>	<b>.41</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.10

**Motor Carriers of Freight, 1991: Number of Carriers and Originating Transportation Revenues by Area of operation, For-Hire Carriers**

Tableau 2.10

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Le nombre de transporteurs routiers et les recettes tirées du transport selon la provenance par région d'activité, camionnage pour compte d'autrui**

Area of Operation	Number of Carriers	Originating Revenues
Région d'activité	Nombre de transporteurs	Recettes selon la provenance
	Number - Nombre	\$'000
Newfoundland - Terre-Neuve	102	70,936
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	122	23,620
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	210	208,550
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	260	309,665
Quebec - Québec	717	1,565,694
Ontario	783	2,760,626
Manitoba	267	327,789
Saskatchewan	292	296,944
Alberta	452	884,959
British Columbia - Colombie-Britannique	449	981,961
Territories	101	60,563
United States/Other - États-Unis/autre	617	710,354

Table 2.11

## Motor Carriers of Freight, 1991: Balance Sheet, For-Hire Carriers

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Quebec Québec
				\$'000		
<b>Assets:</b>						
<b>Current Assets:</b>						
Cash, deposits and temporary investments	187,881	2,501	282	2,185	7,333	33,147
Accounts receivable	1,135,092	5,773	1,645	19,801	74,435	209,569
Prepaid expenses	102,794	1,507	117	1,683	6,449	17,300
Materials, supplies and other current assets	178,580	2,500	17	14,409	9,936	25,222
<b>Total Current Assets</b>	<b>1,604,347</b>	<b>12,280</b>	<b>2,062</b>	<b>38,078</b>	<b>98,153</b>	<b>285,238</b>
<b>Fixed Assets – Original Cost (Motor Carrier Freight business):</b>						
Land and buildings	580,334	8,438	464	9,094	30,767	90,689
Less accumulated depreciation	136,952	2,126	176	2,422	8,925	18,005
Revenue equipment – trucks, tractors, trailers	3,890,973	22,570	5,226	72,147	191,771	808,397
Less accumulated depreciation	2,309,525	14,182	3,113	46,151	131,770	439,242
Other equipment and operating property	395,448	2,979	441	10,611	22,028	55,458
Less accumulated depreciation	231,180	1,638	175	5,590	13,444	30,256
Fixed Assets – Original Cost (other than Motor Carrier Freight business)	131,005	107	236	439	1,644	20,861
Less accumulated depreciation	72,573	38	142	289	1,249	11,541
Other assets (intangibles, investments, deferred charges)	529,527	2,806	193	15,485	49,566	94,122
<b>Total Assets</b>	<b>4,381,404</b>	<b>31,196</b>	<b>5,016</b>	<b>91,400</b>	<b>238,541</b>	<b>855,720</b>
<b>Liabilities:</b>						
<b>Current Liabilities:</b>						
Bank loans	331,925	3,599	170	8,940	19,281	46,040
Accounts payable	799,282	5,399	789	13,162	53,846	162,788
Current debt (include current portion of deferred income tax)	436,000	2,175	107	11,107	18,405	76,448
<b>Total Current Liabilities</b>	<b>1,567,207</b>	<b>11,174</b>	<b>1,066</b>	<b>33,209</b>	<b>91,531</b>	<b>285,277</b>
<b>Long Term Debt:</b>						
Mortgages	112,852	358	–	3,289	6,378	21,675
Equipment loans	674,516	7,961	139	22,673	26,375	131,970
Capital leases	105,487	2,003	66	1,596	1,473	29,612
Deferred taxes	150,864	1,160	58	2,640	2,256	27,291
Other loans	486,306	344	660	16,792	15,335	91,043
<b>Total Long Term Debt</b>	<b>1,530,024</b>	<b>11,826</b>	<b>923</b>	<b>46,991</b>	<b>51,818</b>	<b>301,591</b>
<b>Total Liabilities</b>	<b>3,097,231</b>	<b>22,999</b>	<b>1,989</b>	<b>80,199</b>	<b>143,350</b>	<b>586,867</b>
<b>Owner(s) Equity:</b>						
Capital stock – preferred	132,685	127	–	286	4,494	50,043
Capital stock – common	223,315	1,029	10	234	10,421	36,288
Retained earnings	879,780	6,888	2,954	9,821	75,899	171,785
Other surplus	48,393	152	63	859	4,378	10,737
<b>Total Equity</b>	<b>1,284,173</b>	<b>8,196</b>	<b>3,027</b>	<b>11,201</b>	<b>95,192</b>	<b>268,853</b>
<b>Total liabilities and owner(s) equity</b>	<b>4,381,404</b>	<b>31,196</b>	<b>5,016</b>	<b>91,400</b>	<b>238,541</b>	<b>855,720</b>

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding.



Tableau 2.11

## Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Bilan, camionnage pour compte d'autrui

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires	
\$'000						
						Actif:
						Disponibilités:
72,248	4,963	3,311	28,922	31,341	1,647	Encaisse, dépôts et placements à court terme
459,595	85,481	32,185	135,013	107,099	4,497	Comptes clients
32,869	6,287	4,416	20,909	10,733	525	Charges payées d'avance
74,120	6,081	2,177	28,894	14,452	773	Matériaux, fournitures et autres disponibilités
638,831	102,812	42,089	213,738	163,624	7,443	Total, disponibilités
						Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):
231,980	32,729	18,145	120,444	33,364	4,219	Terrains et bâtiments
51,574	7,442	5,548	32,369	7,230	1,134	Moins amortissement cumulé
1,582,328	243,223	79,653	551,789	320,266	13,603	Matériel productif – camions, tracteurs, remorques
975,891	145,149	44,080	313,020	188,778	8,149	Moins amortissement cumulé
175,591	27,183	7,684	61,179	30,558	1,738	Autre matériel et biens d'exploitation
105,222	14,981	4,048	36,699	17,935	1,194	Moins amortissement cumulé
51,723	4,312	2,214	23,451	25,885	134	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)
27,512	2,690	797	10,828	17,486	–	Moins amortissement cumulé
206,383	33,606	6,046	71,966	48,364	991	Autres éléments d'actif (actifs incorporels, placements, frais différés)
1,726,637	273,601	101,358	649,651	390,633	17,651	Total de l'actif
						Passif:
						Passif à court terme:
155,867	23,727	10,744	33,034	28,986	1,536	Emprunts bancaires
305,710	62,381	19,016	100,126	71,646	4,419	Comptes fournisseurs
185,406	27,838	9,289	48,130	54,951	2,144	Dettes à court terme (y compris portion actuelle de l'impôt sur le revenu reporté)
646,983	113,946	39,050	181,290	155,583	8,098	Total du passif à court terme
						Dettes à long terme:
40,317	7,006	3,591	18,655	10,379	1,203	Hypothèques
273,134	36,233	15,161	117,833	42,395	642	Emprunts sur le matériel
22,929	11,835	3,411	12,104	20,224	233	Location-acquisition
62,491	13,457	2,134	27,625	11,608	144	Impôts reportés
243,703	13,621	7,090	64,679	32,139	899	Autres emprunts
642,574	82,152	31,387	240,896	116,746	3,121	Total, dettes à long terme
1,289,557	196,099	70,436	422,186	272,330	11,219	Total du passif
						Avoir des propriétaires:
35,038	9,227	2,311	26,386	4,766	7	Capital-actions – actions privilégiées
114,149	28,425	1,716	25,380	5,469	195	Capital-actions – actions ordinaires
271,787	39,676	25,013	169,549	101,421	4,986	Bénéfices non répartis
16,106	175	1,881	6,151	6,648	1,244	Autre excédent
437,080	77,503	30,921	227,465	118,303	6,432	Total de l'avoir des propriétaires
1,726,637	273,601	101,358	649,651	390,633	17,651	Total du passif et avoir des propriétaires

<sup>1</sup> Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.



## Chapter III

### Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, 1992

The Motor Carriers of Freight Quarterly Survey provides timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry. The survey is based on a sample covering all for-hire trucking carriers with annual gross operating revenues of \$1 million or more.<sup>1</sup>

This chapter is divided into two sections:

**Section 1** contains 1992 data on all for-hire trucking carriers (including large carriers) earning \$1 million or more annually.

**Section 2** describes the 1992 results for carriers earning \$25 million or more in annual operating revenues, and compares them with data for smaller carriers. For example, the 49 "large" carriers comprised only 4% of the total number of firms covered by the survey, yet collectively they accounted for 36% of the total operating revenues.

#### Section 1

##### All Carriers

Pre-tax profit margins improved slightly for motor carriers of freight in 1992 (see **Summary Data table**). The 1% increase over the 1991 margin of 2.6% was aided in part by higher third and fourth quarter revenues than those in the previous two years. The operating ratio (index of operating efficiency calculated by dividing operating expenses by operating revenues) improved to 0.96 from 0.97 and 0.98 in 1991 and 1990 respectively.

#### Summary Data

	1990	1991	1992 Quarter – Trimestre				1992
			I	II	III	IV	
Revenues (\$ billions) – Recettes (\$ milliards)	8.4	8.1	2.0	2.1	2.2	2.1	8.4
Expenses (\$ billions) – Dépenses (\$ milliards)	8.2	7.9	1.9	2.0	2.1	2.0	8.1
Operating ratio – Ratio d'exploitation	0.98	0.97	0.98	0.96	0.95	0.97	0.96
Profit margin (%) – Marge de bénéfices (%)	2.3	2.6	1.9	4.0	5.0	3.0	3.6

Revenues from international shipments made up for stagnant domestic activity. International movements reached \$1.8 billion or 21% of operating revenues in 1992, compared to 18% in 1991 and 19% in 1990. The fourth quarter of 1992 (please see **table 3.1**) saw continued growth of this revenue

<sup>1</sup> For further information describing the sample design, collection and estimation methodology, please refer to Chapter 8 – Methodology and Data Quality.

## Chapitre III

### Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1992

L'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises permet de fournir des données actuelles sur le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. L'enquête se fonde sur un échantillon qui couvre tous les transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$1 million ou plus<sup>1</sup>.

Ce chapitre comporte deux parties :

La **partie 1** présente les résultats de 1992 pour les transporteurs pour compte d'autrui (y compris les grands transporteurs) qui génèrent des recettes annuelles de \$1 million ou plus.

La **partie 2** fournit les résultats de 1992 pour les transporteurs qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de \$25 millions ou plus, et les compare aux données qui portent sur de plus petits transporteurs. Ainsi, les 49 «grands transporteurs» n'ont représenté que 4% seulement du nombre total d'entreprises couvertes par l'enquête; pourtant, ensemble, ils ont représenté 36% des recettes d'exploitation totales.

#### Partie 1

##### Tous les transporteurs

Les bénéfices avant l'impôt des transporteurs routiers de marchandises se sont accrues légèrement en 1992 (voir **tableau des Données sommaires**). La hausse de 1% par rapport à la marge de bénéfices de 2,6% enregistrée en 1991 est attribuable à la progression des recettes du troisième et quatrième trimestres par rapport aux trimestres correspondants des deux années précédentes. Le ratio d'exploitation (indice de rentabilité obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) s'est amélioré pour passer de 0,97 en 1991 et de 0,98 en 1990 à 0,96 en 1992.

#### Données sommaires

	1990	1991	1992 Quarter – Trimestre				1992
			I	II	III	IV	
Revenues (\$ billions) – Recettes (\$ milliards)	8.4	8.1	2.0	2.1	2.2	2.1	8.4
Expenses (\$ billions) – Dépenses (\$ milliards)	8.2	7.9	1.9	2.0	2.1	2.0	8.1
Operating ratio – Ratio d'exploitation	0.98	0.97	0.98	0.96	0.95	0.97	0.96
Profit margin (%) – Marge de bénéfices (%)	2.3	2.6	1.9	4.0	5.0	3.0	3.6

L'effet négatif de la stagnation des activités intérieures a été diminué par les mouvements internationaux. Les recettes de ces derniers ont totalisé \$1,8 milliard ou 21% des recettes d'exploitation en 1992, par rapport à 18% en 1991 et à 19% en 1990. Au quatrième trimestre de 1992 (voir **tableau 3.1**), on a observé une croissance continue de

<sup>1</sup> Pour plus de renseignements sur le plan d'échantillonnage, les méthodes de collecte et d'estimation, voir le Chapitre 8 – Méthodes et qualité des données.



source, with 23% of revenues coming from international shipments, compared to 18% in the fourth quarters of both 1991 and 1990. Revenues from northbound shipments were marginally better than southbound shipments for only the first two quarters of 1992.

The distance travelled per carrier averaged 4.5 million kilometres in 1992, rebounding from 3.8 million kilometres in 1991 and surpassing the 4.4 million kilometres travelled in 1990.

Comparing revenues and costs against the total distance travelled, firms based in Yukon, Nova Scotia, and Quebec respectively represented the top three in terms of net revenue per kilometre. Firms domiciled in Newfoundland and British Columbia respectively show a deficit of 11 and 2 cents per kilometre (please see figure 3.1).

cette source de revenu, 23% des recettes provenant des mouvements internationaux par rapport à 18% aux quatrièmes trimestres de 1991 et de 1990. Les recettes des expéditions à destination du nord ont été légèrement plus élevées que celles des expéditions à destination du sud pour les deux premiers trimestres de 1992 seulement.

La distance parcourue par transporteur a été établie en moyenne à 4.5 millions de kilomètres en 1992; elle s'établissait à 3.8 millions de kilomètres en 1991 et à 4.4 millions de kilomètres en 1990.

Si l'on compare les recettes et les dépenses en fonction de la distance totale parcourue, les entreprises domiciliées au Yukon, en Nouvelle-Écosse et au Québec ont occupé respectivement les trois premiers rangs quant aux recettes nettes par kilomètre. Les entreprises domiciliées à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique ont affiché un déficit de \$0.11 et de \$0.02 le kilomètre respectivement (voir figure 3.1).

Figure 3.1

### Operating Revenue and Operating Cost per Kilometre, 1992

### Recettes d'exploitation et dépenses par kilomètre, 1992

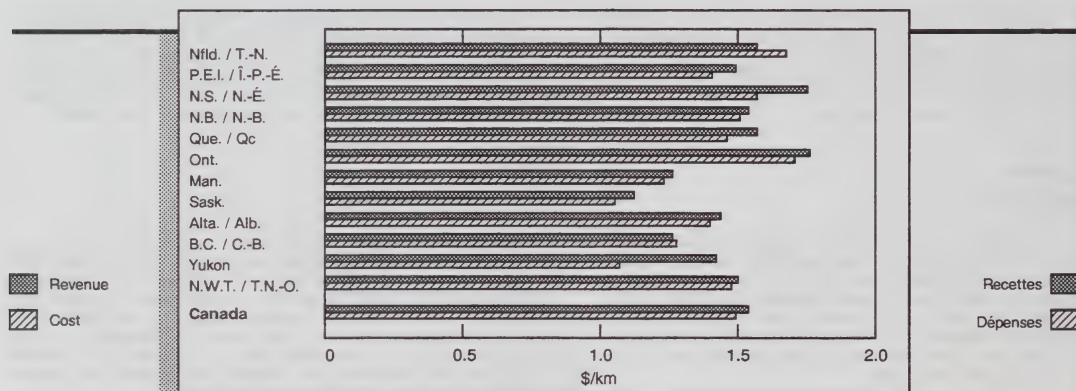


Figure 3.1

Salaries and wages remained the largest expense for carriers, at one-third of operating costs or \$2.6 billion for 1992. Owner operator expenses topped \$1.9 billion or 24% of operating expenses. The 1992 owner operator cost represents a decrease of approximately \$31 million from 1991.

Trucking activity, based on the origin of shipments, was focused in central Canada (see Figure 3.2). Ontario and Quebec represent over 50% of the total revenues derived from shipments. Comparisons between the percentage of revenue derived from shipments versus the percentage of revenue accruing to the region/province of domicile serves as one indication of the highly competitive nature of the industry whereby carriers must clearly operate beyond their region of domicile in order to remain profitable. B.C. and the Territories, for example, show a low percentage of revenue based on activity by region of domicile mostly because they are serviced to a large extent by carriers domiciled in other provinces.

Le poste des traitements et des salaires est demeuré le poste le plus élevé pour les transporteurs, représentant le tiers des dépenses d'exploitation ou \$2.6 milliards en 1992. Les dépenses au titre des chauffeurs contractants ont totalisé \$1.9 milliard ou 24% des dépenses d'exploitation. Il s'agit d'une baisse d'environ \$31 millions par rapport à 1991.

Les activités de camionnage, selon l'origine des expéditions, ont surtout été concentrées dans le centre du pays (voir figure 3.2). L'Ontario et le Québec ont représenté plus de 50% des recettes totales tirées des expéditions. Si l'on compare le pourcentage des recettes tirées des expéditions au pourcentage des recettes qui reviennent à la région ou province de domicile, on constate la forte concurrence qui existe sur ce marché, les transporteurs devant en effet déborder leur région de domicile pour demeurer rentables. La Colombie-Britannique et les Territoires, pour leur part, affichent un faible pourcentage de recettes selon la région de domicile, surtout en raison du fait qu'ils sont desservis, dans une large mesure, par des transporteurs domiciliés dans d'autres provinces.

Figure 3.2

## Percentage of Operating Revenues, 1992

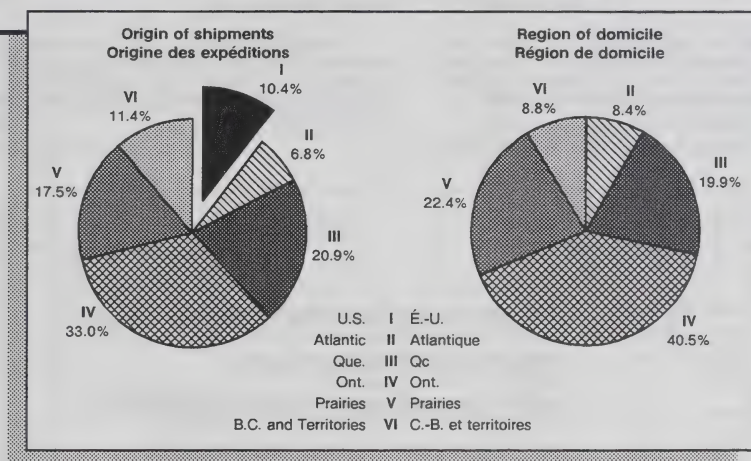


Figure 3.2

## Pourcentage des recettes d'exploitation, 1992

Carriers based in Yukon, Nova Scotia, Quebec and Prince Edward Island show the most improved operating ratios from 1991. On the other hand, carriers domiciled in British Columbia and New Brunswick both show a deterioration in this index of operating efficiency (please see figure 3.3).

Les transporteurs domiciliés au Yukon, en Nouvelle-Écosse, au Québec et à l'Île-du-Prince-Édouard ont affiché les meilleurs ratios d'exploitation par rapport à 1991. Par contre, les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick ont affiché une détérioration de leur indice de rentabilité (voir figure 3.3).

Figure 3.3

## Operating Ratio Change between 1991 and 1992

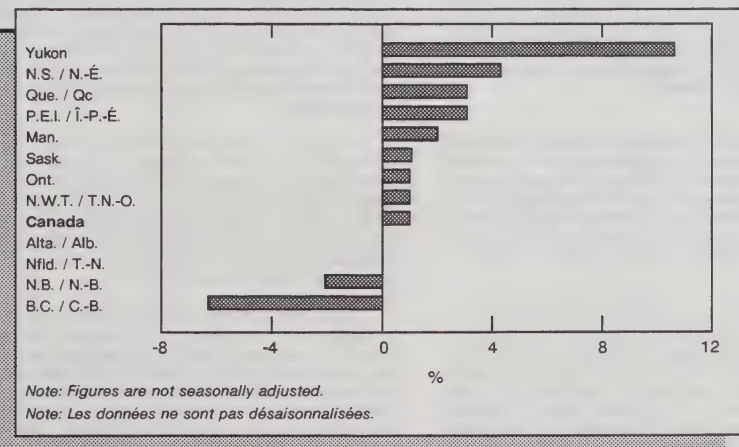


Figure 3.3

## Changement du ratio d'exploitation entre 1991 et 1992

In another measure of efficiency, the performance in terms of revenue per carrier was strongest in the Atlantic region followed by Ontario and the Prairies (see figure 3.4).

The reader should exercise caution in interpreting the revenue per carrier figures as absolute since the values are influenced by many factors such as reported/non-reported bankruptcies, number of carriers sampled and seasonality.

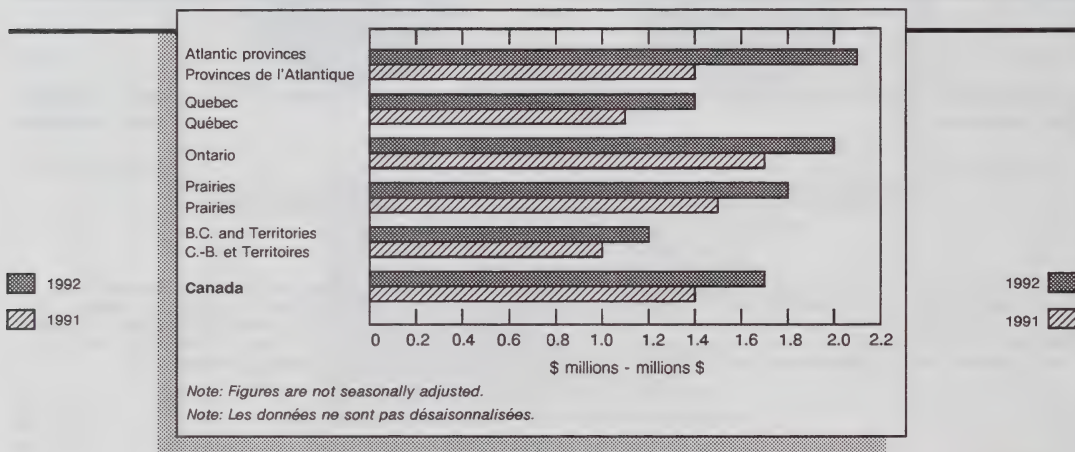
Comme autre mesure de rentabilité, prenons le rendement en fonction des recettes générées par transporteur. La région de l'Atlantique a affiché le meilleur rendement, suivie de l'Ontario et des Prairies (voir figure 3.4).

Les lecteurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils considèrent en termes absolus les recettes par transporteur car nombre de facteurs influent sur les valeurs, notamment les faillites déclarées ou non déclarées, le nombre de transporteurs dans l'échantillon et le caractère saisonnier des activités.

Figure 3.4

Revenue per Carrier by Region of Domicile  
Fourth Quarter 1992 & Fourth Quarter 1991

Recettes par transporteur selon la région de domicile  
4<sup>e</sup> trimestre de 1992 et 4<sup>e</sup> trimestre de 1991



## Section 2

### Large Carriers

Carriers with annual gross operating revenues of \$25 million or more accounted for over one-third of the total revenues of motor carriers of freight in 1992 (see table 3.3). These large carriers (4% of the estimated 1,200 carriers) were not as profitable as smaller carriers, a difference which has widened over the past three years (see table "large carriers compared with all other carriers").

Salaries and wages constituted the largest expense for both large and small carriers. Large carriers spent an average of 37% of their expenses on salaries and wages over the period 1990 to 1992, compared to a 30% average for the smaller carriers. The next largest expense was on hiring owner operators. Both large and small carriers spent the same percentage (24%) of expenses on owner operators in 1992.

International revenue as a percentage of total revenues was more significant to large carriers. Revenues from international shipments represented approximately one fifth of large carriers' operating revenues from 1990 to 1992 (see figure 3.5). On the other hand, revenues from international movements averaged only about 12% of smaller carriers' operating revenues over the same period. Specialized carriers fared better than carriers of general freight both in 1992 and 1991.

## Partie 2

### Grandes entreprises

Les transporteurs qui ont généré des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$25 millions ou plus ont représenté plus du tiers des recettes totales des transporteurs routiers de marchandises en 1992 (voir tableau 3.3). Ces grandes entreprises (4% du nombre estimatif de 1,200 transporteurs) n'ont pas été aussi rentables que les plus petits transporteurs, écart qui se fait de plus en plus sentir depuis trois ans (voir tableau «grands transporteurs par rapport à tous les autres transporteurs»).

Le poste des traitements et des salaires s'est révélé le poste le plus élevé, tant pour les petites entreprises que pour les grandes entreprises. Ces dernières ont consacré en moyenne 37% de leurs dépenses à la rémunération de 1990 à 1992, comparativement à 30% en moyenne pour les petites entreprises. Le deuxième poste de dépenses est celui des chauffeurs contractants. Les petites et grandes entreprises ont consacré le même pourcentage des dépenses (24%) au titre des chauffeurs contractants en 1992.

Les grands transporteurs ont déclaré de recettes des mouvements internationaux plus élevées en pourcentage des recettes totales. Ces recettes ont représenté environ le cinquième des recettes d'exploitation des grands transporteurs de 1990 à 1992 (voir figure 3.5). Par contre, les recettes tirées des mouvements internationaux n'ont figuré en moyenne que pour environ 12% des recettes d'exploitation des petits transporteurs au cours de la même période. Les transporteurs de fret spécialisé ont occupé une meilleure position que les transporteurs de fret



The operating ratio for specialized carriers was 0.96 in 1992 and 0.97 in 1991 whereas the operating ratio for general freight carriers was above 1 for both 1992 and 1991 (see table 3.3).

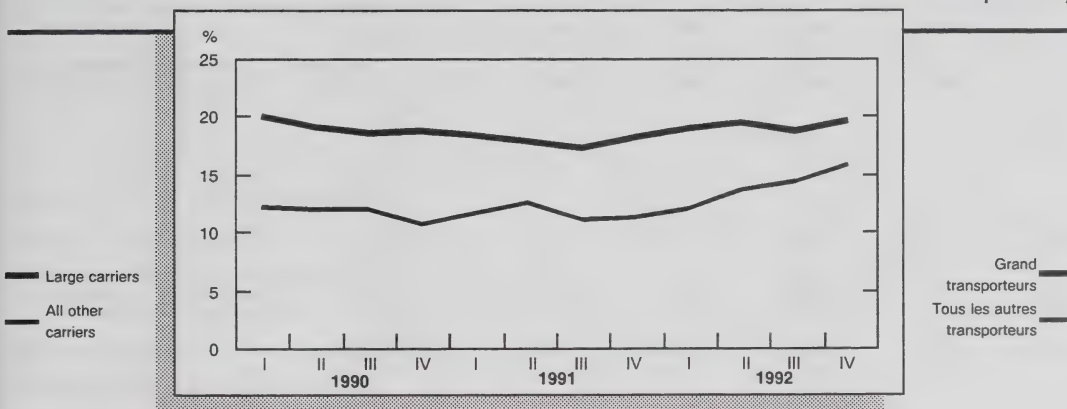
ordinaire en 1992 et en 1991. Le ratio d'exploitation des transporteurs de fret spécialisé a été établi à 0.96 en 1992 et à 0.97 en 1991, tandis que celui des transporteurs de fret ordinaire a dépassé 1, tant en 1992 qu'en 1991 (voir tableau 3.3).

Figure 3.5

**International Revenue as a Percentage of Total Revenues, 1990-1992**  
(Large vs. All Other Carriers)

Figure 3.5

**Recettes des mouvements internationaux, en pourcentage des recettes totales, 1990-1992**  
(Grandes transporteurs par rapport à tous les autres transporteurs)



**Large Carriers Compared With All Other Carriers \***

**Grands transporteurs par rapport à tous les autres transporteurs \***

	1990	1991	1992
<b>Revenues (\$ billions)</b>			
<b>Recettes (\$ milliards)</b>			
Large - Grands	3.2	3.1	3.0
Small - Petits	5.2	4.9	5.3
<b>Expenses (\$ billions)</b>			
<b>Dépenses (\$ milliards)</b>			
Large - Grands	3.2	3.1	3.0
Small - Petits	5.0	4.8	5.0
<b>Operating ratio</b>			
<b>Ratio d'exploitation</b>			
Large - Grands	1.00	1.00	1.00
Small - Petits	0.96	0.98	0.94

\* Large carriers have annual gross operating revenues of \$25 million or more; small carriers have annual gross operating revenues of between \$1 million and \$25 million. - Les grands transporteurs génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$25 millions ou plus, et les petits transporteurs, des recettes variant entre \$1 million et \$25 millions.



**Table 3.1**  
**Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All**  
**Carriers, Summary Tabulations, 1992**

**Tableau 3.1**  
**Enquête trimestrielle sur tous les transporteurs de**  
**marchandises, Totalisations sommaires, 1992**

	Quarter – Trimestre				
	First	Second	Third	Fourth	Year-to-Date
	Premier	Deuxième	Troisième	Quatrième	Total cumulatif
<b>No. of Carriers sampled – Nombre de transporteurs échantillonnés</b>	<b>449</b>	<b>426</b>	<b>424</b>	<b>423</b>	<b>–</b>
<b>No. of Carriers Represented – Nombre de transporteurs représentés</b>	<b>1,355</b>	<b>1,243</b>	<b>1,209</b>	<b>1,208</b>	<b>–</b>
			\$'000,000		
<b>Operating Revenues – Recettes d'exploitation</b>					
Domestic – Mouvements intérieurs	1,606.2	1,657.9	1,723.6	1,620.1	6,607.8
International – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	191.2	223.6	220.4	234.7	869.9
Out of Canada – à partir du Canada	189.7	212.3	232.5	250.1	884.6
<b>Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation</b>	<b>1,987.1</b>	<b>2,093.8</b>	<b>2,176.6</b>	<b>2,105.0</b>	<b>8,362.5</b>
<b>Operating Expenses – Dépenses d'exploitation</b>					
Salaries and wages – Rémunération (y compris les avantages sociaux)	655.4	660.4	672.5	654.0	2,642.3
Fuel expenses (excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	152.1	151.1	148.4	159.2	610.8
Owner operator expenses (including fuel supplied) – Dépenses des chauffeurs contractants (y compris le carburant fourni)	443.5	499.3	515.2	476.3	1,934.3
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport de marchandises	98.4	108.0	137.2	158.5	502.1
Other expenses – Autres dépenses	599.8	603.3	593.4	587.1	2,383.6
<b>Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>1,949.2</b>	<b>2,022.1</b>	<b>2,066.7</b>	<b>2,035.0</b>	<b>8,073.0</b>
			'000 000 km		
Distance Travelled – Distance parcourue					
by company employees – par les employés de la société	761.6	690.1	723.4	701.1	2 876.2
by owner operators – par les chauffeurs-contractants	580.3	648.5	683.7	624.4	2 536.9
<b>Total distance travelled – Distance totale parcourue</b>	<b>1 341.9</b>	<b>1 338.6</b>	<b>1 407.1</b>	<b>1 325.5</b>	<b>5 413.1</b>
<b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>	<b>0.98</b>	<b>0.97</b>	<b>0.95</b>	<b>0.97</b>	<b>0.96</b>



Table 3.2

## Revenues and Expenses By Province and Territory of Domicile, All Carriers, 1992

Province or Territory of Domicile	Nfld. T.-N.	P.E.I. I.P.E.	N.S. N.E.	N.B. N.-B.	Que. Qc.	Ont.	Man.
<b>Estimated Number of Carriers</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>304</b>	<b>398</b>	<b>46</b>
	\$'000,000						
<b>Operating Revenues</b>							
Domestic Movements							
Quarter 1	8.2	0.8	32.9	92.1	303.4	625.6	111.4
Quarter 2	9.2	1.0	36.4	94.6	301.5	650.7	129.9
Quarter 3	10.6	1.2	40.3	99.2	289.7	708.0	112.1
Quarter 4	9.1	1.0	38.5	112.1	280.0	609.4	134.7
<b>Total</b>	<b>37.1</b>	<b>4.0</b>	<b>148.1</b>	<b>398.0</b>	<b>1,174.6</b>	<b>2,593.7</b>	<b>488.1</b>
International Movements Into Canada							
Quarter 1	0.3	0.3	1.0	9.7	42.5	97.0	9.6
Quarter 2	0.3	0.6	1.1	11.2	47.6	114.1	10.6
Quarter 3	0.3	0.9	1.3	10.6	59.8	96.6	11.0
Quarter 4	0.4	1.3	1.4	11.4	68.1	104.2	11.7
<b>Total</b>	<b>1.3</b>	<b>3.1</b>	<b>4.8</b>	<b>42.9</b>	<b>218.0</b>	<b>411.9</b>	<b>42.9</b>
International Movements Out of Canada							
Quarter 1	0.3	0.5	1.5	8.3	49.3	92.1	7.0
Quarter 2	0.3	1.0	1.7	14.4	57.5	96.9	8.0
Quarter 3	0.3	1.5	1.4	14.4	78.9	92.0	8.1
Quarter 4	0.4	2.1	1.6	15.0	88.3	98.3	8.6
<b>Total</b>	<b>1.3</b>	<b>5.1</b>	<b>6.2</b>	<b>52.1</b>	<b>274.0</b>	<b>379.3</b>	<b>31.7</b>
<b>Total Operating Revenues</b>							
Quarter 1	8.8	1.6	35.3	110.1	395.3	814.8	128.0
Quarter 2	9.8	2.6	39.2	120.2	406.6	861.7	148.5
Quarter 3	11.3	3.6	42.9	124.2	428.4	896.6	131.2
Quarter 4	9.8	4.4	41.5	138.6	436.4	812.0	155.0
<b>Total</b>	<b>39.7</b>	<b>12.2</b>	<b>158.9</b>	<b>493.1</b>	<b>1,666.7</b>	<b>3,385.1</b>	<b>562.7</b>
<b>Total Operating Expenses</b>							
Quarter 1	10.1	1.5	34.8	110.0	385.5	798.4	128.7
Quarter 2	10.3	2.6	36.3	116.8	370.6	841.4	144.8
Quarter 3	11.3	3.2	37.7	119.2	390.7	865.9	126.0
Quarter 4	10.8	4.3	33.8	137.1	401.0	795.9	146.1
<b>Total</b>	<b>42.5</b>	<b>11.6</b>	<b>142.6</b>	<b>483.1</b>	<b>1,547.8</b>	<b>3,301.6</b>	<b>545.6</b>
<b>Operating Ratio</b>							
Quarter 1	1.15	0.94	0.99	0.99	0.98	0.98	1.01
Quarter 2	1.05	1.00	0.93	0.97	0.91	0.98	0.98
Quarter 3	1.00	0.89	0.88	0.96	0.91	0.97	0.96
Quarter 4	1.10	0.99	0.81	0.99	0.92	0.98	0.94
<b>Total</b>	<b>1.07</b>	<b>0.95</b>	<b>0.90</b>	<b>0.98</b>	<b>0.93</b>	<b>0.98</b>	<b>0.97</b>

Tableau 3.2

## Recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile, tous les transporteurs, 1992

Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Province ou territoire de domicile
51	172	137	3	5	1,208	Nombre estimatif de transporteurs
\$'000,000						
						Recettes d'exploitation
						Mouvements intérieurs
46.4	214.7	164.4	0.7	5.6	1,606.2	Trimestre 1
48.4	229.2	150.7	1.1	5.1	1,657.9	Trimestre 2
48.8	249.5	156.4	1.0	6.7	1,723.6	Trimestre 3
52.4	228.3	149.6	0.6	4.5	1,620.1	Trimestre 4
196.0	921.7	621.1	3.4	21.9	6,607.8	Total
						Mouvements Internationaux à destination du Canada
4.7	14.9	11.2	-	-	191.2	Trimestre 1
4.9	21.5	11.7	-	-	223.6	Trimestre 2
4.9	22.8	12.2	-	-	220.4	Trimestre 3
4.7	20.3	11.1	-	-	234.7	Trimestre 4
19.2	79.5	46.2	-	-	869.9	Total
						Mouvements internationaux en provenance du Canada
5.8	14.3	5.3	5.3	-	189.7	Trimestre 1
6.1	15.4	5.3	5.7	-	212.3	Trimestre 2
5.9	19.7	5.6	4.8	-	232.5	Trimestre 3
5.9	18.9	5.8	5.3	-	250.1	Trimestre 4
23.7	68.3	22.0	21.1	-	884.6	Total
						Total, recettes d'exploitation
56.9	243.9	180.9	6.0	5.6	1,987.1	Trimestre 1
59.4	266.1	167.7	6.8	5.1	2,093.8	Trimestre 2
59.6	292.0	174.3	5.7	6.7	2,176.6	Trimestre 3
62.9	267.6	166.5	5.9	4.5	2,105.0	Trimestre 4
238.8	1,069.6	689.4	24.7	21.9	8,362.5	Total
						Total, dépenses d'exploitation
54.7	234.3	181.1	4.7	5.4	1,949.2	Trimestre 1
56.3	264.1	168.3	5.0	5.4	2,022.1	Trimestre 2
55.4	273.3	173.5	4.4	6.1	2,066.7	Trimestre 3
57.3	266.2	173.0	4.6	4.7	2,035.0	Trimestre 4
223.7	1,037.9	695.9	18.7	21.6	8,073.0	Total
						Ratio d'exploitation
0.96	0.96	1.00	0.80	0.96	0.98	Trimestre 1
0.95	0.99	1.00	0.74	1.06	0.97	Trimestre 2
0.93	0.94	1.00	0.77	0.91	0.95	Trimestre 3
0.91	0.99	1.04	0.78	1.04	0.97	Trimestre 4
0.94	0.97	1.01	0.76	0.99	0.96	Total

Table 3.3

## Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1992, Summary Tabulations

	First Quarter			Second Quarter		
	Premier trimestre			Deuxième trimestre		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
<b>No. of Carriers – Nombre de transporteurs</b>	<b>34</b>	<b>17</b>	<b>51</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>50</b>
		\$'000			\$'000	
<b>Operating Revenues – Recettes d'exploitation</b>						
– Domestic movements – Mouvements intérieurs	433,096	179,694	612,790	443,215	182,424	625,639
– International movements – Mouvements internationaux						
Into Canada – vers le Canada	56,281	16,453	72,734	62,980	14,821	77,801
Out of Canada – en provenance du Canada	45,534	25,146	70,680	48,752	25,144	73,896
<b>Total operating revenues – Total, recettes d'exploitation</b>	<b>534,911</b>	<b>221,293</b>	<b>756,204</b>	<b>554,947</b>	<b>222,389</b>	<b>777,336</b>
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
– Salaries and wages – Rémunération	207,268	77,254	284,522	213,678	72,754	286,433
– Fuel (company drivers) – Carburant (chauffeurs de la société)	32,642	14,869	47,511	32,739	13,748	46,488
Owner Operator expenses (incl. fuel) – Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	126,628	51,644	178,272	129,867	55,860	185,728
– Other purchased transportation – Autres achats liés au transport de marchandises	33,452	5,175	38,627	31,932	5,176	37,107
Other expenses – Autres dépenses	145,984	67,067	213,051	148,715	64,461	213,176
<b>Total operating expenses – Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>545,974</b>	<b>216,009</b>	<b>761,983</b>	<b>556,931</b>	<b>212,000</b>	<b>768,931</b>
		'000 km			'000 km	
Distance travelled – distance parcourue						
– company drivers – Chauffeurs de la société	143 785	76 967	226 618	153 805	69 152	222 957
– owner operators – Chauffeurs contractants	179 523	68 483	249 223	183 038	69 072	252 109
<b>Total distance travelled – Total, distance parcourue</b>	<b>323 308</b>	<b>145 449</b>	<b>475 841</b>	<b>336 842</b>	<b>138 224</b>	<b>475 066</b>
<b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>	<b>1.021</b>	<b>0.976</b>	<b>1.008</b>	<b>1.004</b>	<b>0.953</b>	<b>0.989</b>



**Tableau 3.3**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, 1992, statistiques sommaires**

Third Quarter			Fourth Quarter			Year-to-Date –		
Troisième trimestre			Quatrième trimestre			Total cumulatif		
General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
35	15	50	34	15	49			
	\$'000			\$'000			\$'000	
422,797	183,817	606,614	431,500	185,175	616,675	1,730,608	731,110	2,461,718
59,670	13,211	72,881	61,683	14,614	76,297	240,615	59,099	299,713
46,628	21,317	67,945	47,797	26,456	74,253	188,711	98,063	286,774
529,095	218,345	747,440	540,980	226,246	767,226	2,159,933	888,272	3,048,205
204,937	70,211	275,147	208,250	75,412	283,662	834,132	295,632	1,129,764
31,790	13,200	44,990	34,762	14,787	49,549	131,932	56,605	188,537
124,149	56,181	180,330	129,075	57,480	186,555	509,720	221,165	730,885
31,502	5,156	36,658	34,662	5,824	40,486	131,548	21,331	152,878
138,405	62,229	200,635	151,014	63,314	214,328	584,119	257,071	841,190
530,782	206,977	737,760	557,763	216,817	774,580	2,191,450	851,803	3,043,254
	'000 km			'000 km			'000 km	
153 272	66 113	219 385	157 500	71 576	229 077	608 362	283 808	892 170
175 229	71 647	246 876	186 146	73 754	259 900	723 935	282 955	1 006 891
328 501	137 760	466 261	343 646	145 330	488 977	1 332 297	566 764	1 899 061
1.003	0.948	0.987	1.031	0.958	1.010	1.015	0.959	0.998



## Chapter IV

### Commodity Origin and Destination Statistics – Domestic For-hire Trucking Activity, 1991

## Chapitre IV

### Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises – trafic intérieur, 1991

#### Introduction

The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey measures the output of the Canadian intercity for-hire trucking industry by producing estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements of distances greater than 25 kilometres. Output measures such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight Survey (Chapter 2). **Canada-based** for-hire trucking companies with annual intercity freight revenues of \$1.0 million or more make up the frame for this survey. Time series comparisons in this chapter are limited to 1990 due to a change in the universe definition that makes comparisons with previous years' data difficult. Previously the universe also included companies with intercity freight revenues over \$500,000.

For more information describing the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to **Chapter VIII – Survey Methodology and Data Quality**.

#### Origin and Destination Traffic

##### National Overview

Canada-based carriers covered by this survey reported less freight was moved domestically in intercity freight service in 1991 than in 1990. The tonnage of freight transported dropped by 15.3%, from 149.3 million tonnes to 126.4 million tonnes.

Table 4.1

#### Domestic For-Hire Trucking, 1990 and 1991: Selected Estimates

	1990	1991	% Change	
Revenues (\$'000,000)	4,976	4,730	-4.9	Recettes (\$'000,000 )
Tonnes ('000 000)	149.3	126.4	-15.3	Tonnes ('000 000)
Tonne-Kilometres ('000 000)	54 700	47 709	-12.8	Tonne-kilomètres ('000 000)
Shipments ('000)	26,612	25,668	-3.5	Shipments ('000)
Revenues/Shipment <sup>1</sup> (\$)	186.99	184.28	-1.4	Recettes/Livraison (\$)
Weight/Shipment <sup>1</sup> (kg)	5 611	4 927	-12.2	Poids/Livraison (kg)

<sup>1</sup> For an explanation of the methods used in calculating these ratios, see *Methods, Data quality and Limitations* section.

<sup>1</sup> La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section *Méthodes, qualité et limites des données*.

#### Introduction

L'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour but de mesurer l'activité du secteur canadien du camionnage interurbain pour compte d'autrui et de produire des estimations des recettes, du tonnage et du nombre de tonnes-kilomètres pour les mouvements de marchandises effectués sur une distance de plus de 25 kilomètres. Certaines mesures de rendement comme les recettes par tonne, les recettes par expédition et le poids par expédition sont également établies à partir des estimations.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (Chapitre 2). Il englobe les entreprises de camionnage **domiciliées au Canada** qui génèrent des recettes annuelles de \$1.0 million ou plus du transport interurbain de marchandises. Les comparaisons historiques dans ce chapitre sont limitées à 1990 puisque que la définition de l'univers a été modifiée, ce qui rend difficiles les comparaisons historiques. Auparavant, l'univers comprenait également les compagnies ayant des recettes annuelles de \$500,000 ou plus.

Pour plus de renseignements sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), ses méthodes et la fiabilité des estimations, consulter le **Chapitre VIII – Méthodologie d'enquête et qualité des données**.

#### Origine et destination du trafic

##### Aperçu national

En 1991, le transport interurbain de marchandises effectué par les transporteurs domiciliés au Canada a diminué par rapport à 1990. Le tonnage transporté est passé de 149.3 millions de tonnes à 126.4 millions de tonnes, une baisse de 15.3 %.

Tableau 4.1

#### Camionnage pour compte d'autrui – trafic intérieur, 1990 et 1991: Certaines estimations



- The number of shipments carried declined 3.5%, from 26.6 million to 25.7 million.
- Average revenue per shipment dropped from \$186.99 in 1990 to \$184.28 in 1991.
- The average weight per shipment (4 927 kg) in 1991 was 12.2% lower than in 1990 (5 611 kg).

### Regional Overview

Movements originating in Ontario showed a sizable drop in revenues generated in 1991 compared to 1990. The Pacific (B.C. and the Territories) and Prairie (Manitoba, Saskatchewan and Alberta) regions and Quebec showed slightly declining revenues from commodity movements in 1991 compared to 1990, while the Atlantic provinces showed an increase. The volume of tonnage originating from the five regions showed a similar pattern. The volume of shipments showed increases in the Pacific, Prairie and Atlantic regions while Ontario and Quebec registered declines in shipments compared to 1990.

**Intra-regional** movements represented the greatest proportion of trucking activity in every region. In terms of tonnage, 88.5% of the commodities destined to the Atlantic region originated within the Atlantic region; this compares to 86.2% for Ontario; 83.8% for the Prairie region; 83.4% for the Pacific region and 75.0% for Quebec.

Within the Atlantic region, Petroleum and Coal Products accounted for the largest proportions of revenues generated (11.4%) and tonnage (17.4%) transported.

Textile Fabricated Materials represented the highest revenue generated within Quebec (14.5%); while Crude Wood Materials recorded the highest tonnage transported within Quebec (12.8%).

Within Ontario, Road Motor Vehicles accounted for the most revenues generated, with 12.6%. Crude Non-metallic Minerals represented the largest portion of tonnage, with 27.6% of the provincial total.

Petroleum and Coal Products accounted for the highest portion of revenue (14.1%) and tonnage (27.5%) moved within the Prairies.

Crude Wood Materials accounted for the most revenue generated (14.2%) and tonnage transported (34.7%) within the Pacific region.

In terms of **inter-regional** traffic, Quebec showed the largest proportion of inter-regional activity. While Crude Wood Materials represented 11.0% of the tonnage of freight moved from Quebec to the Atlantic region, they represented only 1.4% of the revenues generated. General and Unclassified Freight represented 11.1% of the revenues generated (8.5% of the tonnage) from movements from Quebec to the Atlantic region.

General or Unclassified Freight (14.5% of tonnage) and Paper and Paperboard (7.4%) represented the largest proportions of freight moving from Quebec to Ontario. General Unclassified Freight (14.0%) and Textile Fabricated Materials (8.1%) were prominent in terms of revenues generated from these movements.

- Le nombre d'expéditions a diminué de 3.5 %, passant de 26.6 millions à 25.7 millions.
- Les recettes moyennes par expédition ont chuté entre 1990 et 1991, passant de \$186.99 à \$184.28.
- Le poids moyen d'une expédition en 1991 était 12.2 % plus bas que celui enregistré en 1990, soit 4,927 kg contre 5,611 kg.

### Apperçu régional

Les mouvements en provenance de l'Ontario ont montré une baisse appréciable dans les recettes enregistrées en 1991 par rapport à 1990. Les régions du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest) et des Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Alberta) de même que le Québec ont enregistré de légères baisses de recettes pour les mouvements de marchandises en 1991 par rapport à 1990, quant à la région de l'Atlantique elle a enregistré une hausse par rapport à 1990. Le tonnage des chargements en provenance des cinq régions montrait un comportement similaire. Cependant, le nombre d'expéditions s'est accru pour les régions du Pacifique, des Prairies et de l'Atlantique. L'Ontario et le Québec ont enregistré des baisses dans le nombre d'expéditions par rapport à 1990.

Les mouvements **intrarégionaux** ont représenté la plus grande part des activités de camionnage dans chacune des régions. Au niveau du tonnage, 88.5% des marchandises à destination de la région de l'Atlantique provenaient de cette même région. Les autres taux pour ce type de mouvements étaient de 86.2% pour l'Ontario; 83.8% pour la région des Prairies; 83.4% pour la région du Pacifique et 75.0% pour le Québec.

Dans les régions de l'Atlantique, les produits du pétrole et de la houille ont représenté les proportions les plus élevées en terme de recettes (11.4 %) et de tonnage (17.4 %).

Au Québec, les demi-produits en textiles ont représenté les recettes (14.5 %) les plus élevées, tandis que les matières de bois brutes ont enregistré le tonnage (12.8 %) le plus élevé.

À l'intérieur de l'Ontario, les véhicules automobile routiers comptaient pour le plus de recettes enregistrées avec 12.6 %. Les minéraux bruts non métalliques représentaient, quant à eux, la plus grande proportion du tonnage avec 27.6 % du total de la province.

Les produits du pétrole et de la houille comptaient pour la plus grande proportion des recettes (14.1 %) et du tonnage (27.5 %) transporté à l'intérieur de la région des Prairies.

Dans la région du Pacifique, ce sont les matières de bois brutes qui ont généré les recettes (14.2 %) et le tonnage (34.7 %) les plus élevés.

Au niveau du trafic **interrégional**, le Québec a montré la plus grande activité interrégionale parmi les cinq régions. Même si les matières de bois brutes comptaient pour 11.0 % du tonnage transporté du Québec vers la région de l'Atlantique, elles ne représentaient que 1.4 % des recettes générées. Le fret ordinaire ou non classé comptait pour 11.1 % des recettes et 8.5 % du tonnage générés par les mouvements en provenance du Québec vers la région de l'Atlantique.

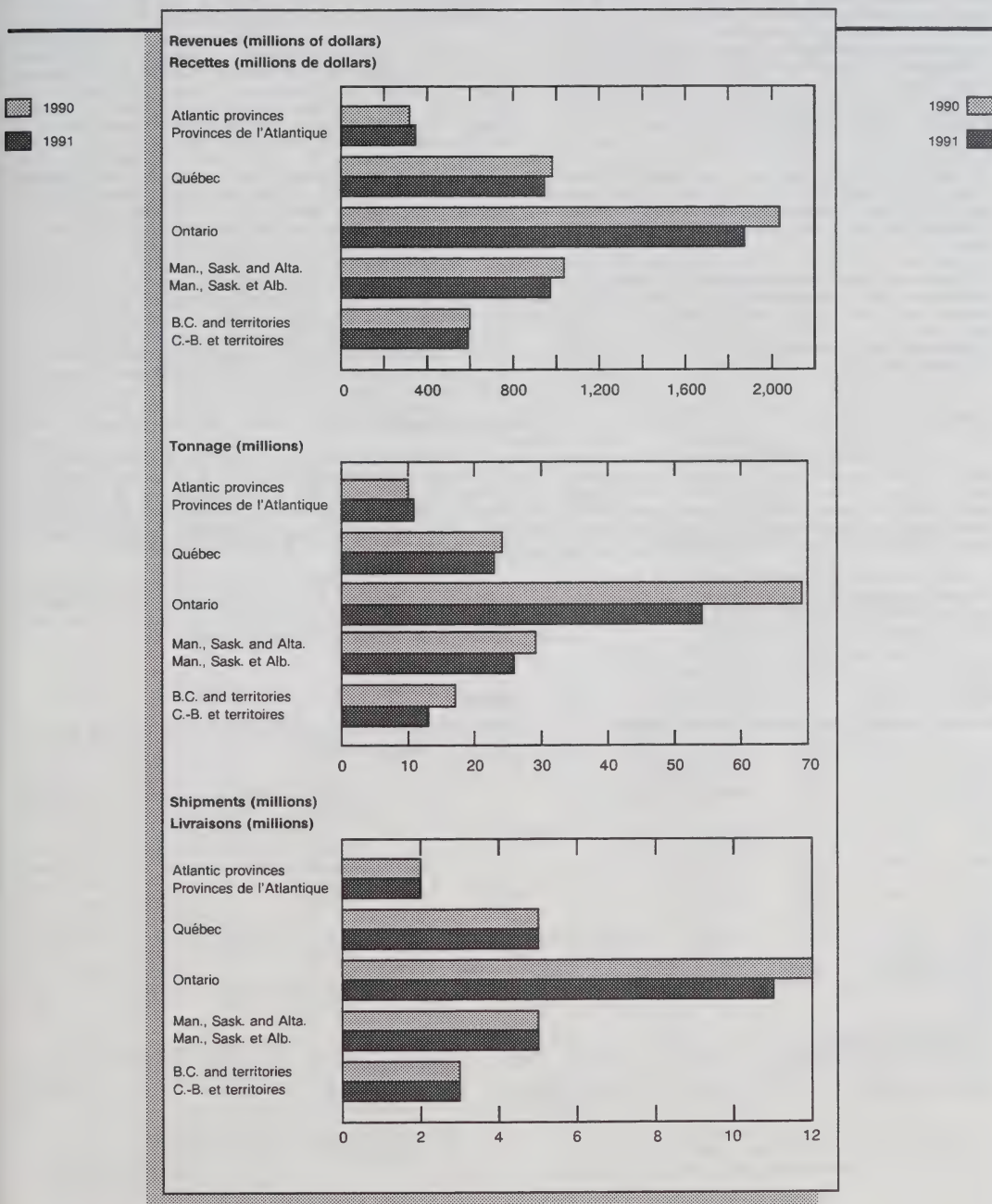
Le fret ordinaire ou non classé avec 14.5 % du tonnage et le papier et carton (7.4 %) représentaient les plus grandes proportions de tonnage en provenance du Québec vers l'Ontario. Le fret ordinaire ou non classé avec 14.0 % ainsi que les demi-produits en textiles (8.1 %) étaient les marchandises générant le plus de recettes pour ces mouvements allant du Québec vers l'Ontario.

Figure 4.1

Figure 4.1

**For-hire Trucking, 1990-1991: Selected  
Estimates by Originating Region**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1990-1991:  
Certaines estimations selon la région d'origine**



General or Unclassified Freight represented the largest proportion of revenues generated (20.6%) from shipments and tonnage (22.5%) transported from Quebec to the Prairie region. Iron, Steel and Alloys accounted for 10.6% of the tonnage of freight moved from Quebec to the Prairies and 12.7% of the freight to the Pacific region.

Ontario shipped mostly Other Foods, Food Materials and Food Preparations and General or Unclassified Freight to the Atlantic region and Quebec. These commodities, along with Iron, Steel and Alloys made up the highest proportion of freight shipped from Ontario to the Prairie and Pacific regions.

Meat and Meat Preparations represented the most tonnage of freight shipped from the Prairie region to the Atlantic region and Quebec. Petroleum and Coal Products dominated the movements from the Prairies to Ontario and the Pacific region.

The Pacific region shipped Non-metallic Mineral Basic Products to the Atlantic region and Quebec. Wood Fabricated Materials and Other Foods, Food Materials and Food Preparations dominated the freight to Ontario. The Prairie region received Wood Fabricated Materials and Non-metallic Mineral Basic Products.

### Provincial Overview

In terms of originating traffic, Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia represented 84% of the domestic tonnage. Manitoba, New Brunswick, Saskatchewan, Nova Scotia, together made up another 15% and Newfoundland, Prince Edward Island, Northwest Territories and the Yukon Territory, together, represented the other 1% of the tonnage.

The proportion of revenues, tonnes and number of shipments originating in Ontario declined slightly in 1991 compared to 1990. Quebec showed gains in its shares despite showing a decline in actual tonnage values.

Le fret ordinaire ou non classé représentait les plus grandes parts des recettes (20.6 %) et du tonnage transporté (22.5 %) provenant des expéditions acheminées vers la région des Prairies à partir du Québec. Les fer, acier et alliages comptaient pour 10.6 % du tonnage transporté du Québec vers la région des Prairies et 12.7 % du tonnage en provenance du Québec vers la région du Pacifique.

L'Ontario a expédié majoritairement les autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires et le fret ordinaire ou non classé vers la région de l'Atlantique et le Québec. Ces produits ainsi que les fer, acier et alliages ont compté pour les plus grandes proportions de marchandises transportées de l'Ontario vers les régions des Prairies et du Pacifique.

Les viandes et préparations à base de viandes obtenaient le plus haut tonnage transporté de la région des Prairies vers la région de l'Atlantique et le Québec. Quant aux produits du pétrole et de la houille, ils dominaient les mouvements provenant de la région des Prairies et allant vers l'Ontario et la région du Pacifique.

La région du Pacifique a expédié les produits minéraux non métalliques de base vers la région de l'Atlantique et le Québec. Les demi produits en bois et les autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires ont dominé les marchandises transportées vers l'Ontario. La région des Prairies a reçu les produits minéraux non métalliques de base et les demi produits en bois provenant de la région du Pacifique.

### Apêçu provincial

En termes de province d'origine, l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique représentaient 84 % du tonnage intérieur. Le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse comptaient tous ensemble pour un autre 15 % tandis que Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon représentaient l'autre un pour-cent du tonnage intérieur.

La proportion des recettes, du tonnage et du nombre d'expéditions provenant de l'Ontario a légèrement diminué en 1991 par rapport à 1990. Le Québec a enregistré des gains dans ses proportions malgré une baisse dans la valeur réelle de son tonnage.

Table 4.2

### For-hire Trucking, 1991: Intraprovincial Traffic

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total		Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000,000	%	'000	%	'000 000	%	'000	%
Ontario	1,076	43.2	46 450	46.3	7 844	39.7	8,064	46.5
Quebec - Québec	504	20.2	17 226	17.2	3 720	18.9	3,232	18.6
British Columbia - Colombie-Britannique	351	14.1	11 049	11.0	2 881	14.6	2,165	12.5
Alberta	272	10.9	11 916	11.9	2 839	14.4	1,681	9.7
Other Intraprovincial Movements - Autres mouvements intraprovinciaux	290	11.6	13 618	13.6	2 450	12.4	2,216	12.8
<b>Total, Intraprovincial</b>	<b>2,493</b>	<b>100.0</b>	<b>100 259</b>	<b>100.0</b>	<b>19 733</b>	<b>100.0</b>	<b>17,358</b>	<b>100.0</b>

Tableau 4.2

### Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Volume de transport intraprovincial



These four provinces (Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia) also represented 88.4% of all **intra-provincial** revenues, 86.4% of the tonnage, 87.6% of tonne-kilometres and 87.2% of the shipments.

**Intra-provincial/territorial** traffic continued to dominate trucking activity, representing 52.7% of total traffic in terms of revenues, 79.3% of tonnage and 67.6% of shipments. The proportion of shipments is up slightly from 1990.

Ontario was the principal destination for 41.7% of the tonnes of freight transported within Canada in 1991, down 3.7 percentage points from 1990. Eighty-eight percent of the tonnage destined for Ontario also originated in Ontario, the largest proportion for any province.

British Columbia (78.1%), Alberta (78.0%), Quebec (73.1%), New Brunswick (72.0%), Manitoba (69.1%) and Nova Scotia (67.4%) also showed over two-thirds of their freight came from within the province. Saskatchewan (59.6%) and Newfoundland (56.3%) also kept over half their freight within the province.

Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Manitoba, British Columbia, Yukon Territory and the Northwest Territories showed a net gain in freight being trucked into their province/territory. On the other hand, Prince Edward Island, Ontario, Saskatchewan and Alberta showed a negative balance.

Ces quatre provinces (Ontario, Québec, Alberta et Colombie-Britannique) ont représenté 88.4 % de toutes les recettes **intraprovinciales**, 86.4 % du tonnage, 87.6 % du nombre de tonnes-kilomètres et 87.2 % du nombre d'expéditions.

Les mouvements **intraprovinciaux/territoriaux** ont continué de dominer dans le secteur du camionnage représentant 52.7 % des recettes totales, 79.3 % du tonnage et 67.6 % des expéditions. Ces pourcentages sont quelque peu plus élevés que ceux enregistrés en 1990.

En 1991, l'Ontario a été le premier point de destination de 41.7 % du tonnage transporté à l'intérieur du Canada, une baisse de 3.7 % par rapport à 1990. Au total, 88 % du tonnage destiné à l'Ontario provenait également de l'Ontario, soit le pourcentage le plus élevé de toutes les provinces.

La Colombie-Britannique avec 78.1 %, l'Alberta (78.0 %), le Québec (73.1 %), le Nouveau-Brunswick (72.0 %), le Manitoba (69.1 %) et la Nouvelle-Écosse (67.4 %) ont vu aussi plus des deux tiers de leurs marchandises transportées provenir de leur province. La Saskatchewan (59.6 %) et Terre-Neuve (56.3 %) ont également enregistré des taux supérieurs à 50 %.

En 1991, on a enregistré une augmentation, par rapport à 1990, de la part des mouvements intraprovinciaux/territoriaux dans les provinces de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, le Territoire du Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. D'un autre côté, l'Île-du-Prince-Édouard, l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta étaient les seules provinces montrant une balance négative.

**Table 4.3**  
**For-hire Trucking, 1991: Interprovincial Traffic**

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total		Part du total	Kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000,000	%	'000	%	'000 000	%	'000	%
Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec	319	14.3	5 324	20.3	3 324	11.9	1,623	19.5
Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario	247	11.0	4 471	17.1	2 679	9.6	1,530	18.4
Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique	145	6.5	2 291	8.7	1 751	6.3	482	5.8
Ontario to British Columbia – de l'Ontario à la Colombie-Britannique	127	5.7	388	1.5	1 686	6.0	299	3.6
Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta	117	5.2	454	1.7	1 544	5.5	283	3.4
Other Interprovincial Movements – Autres mouvements interprovinciaux	1,282	57.3	13 268	50.7	16 992	60.7	4,093	49.3
<b>Total, Interprovincial</b>	<b>2,237</b>	<b>100.0</b>	<b>26 195</b>	<b>100.0</b>	<b>27 976</b>	<b>100.0</b>	<b>8,310</b>	<b>100.0</b>

In terms of inter-provincial traffic, Ontario and Quebec exchanged 37.4% of the freight. Alberta and British Columbia also exchanged a substantial amount of freight.

- Movements between Ontario and Quebec accounted for 25.3% of the revenues and 37.9% of the shipments for inter-provincial traffic.

**Tableau 4.3**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Volume de transport interprovincial**

Quant aux mouvements **interprovinciaux**, l'Ontario et le Québec ont échangé 37.4 % des marchandises transportées. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont également échangé un quantité importante de marchandises.

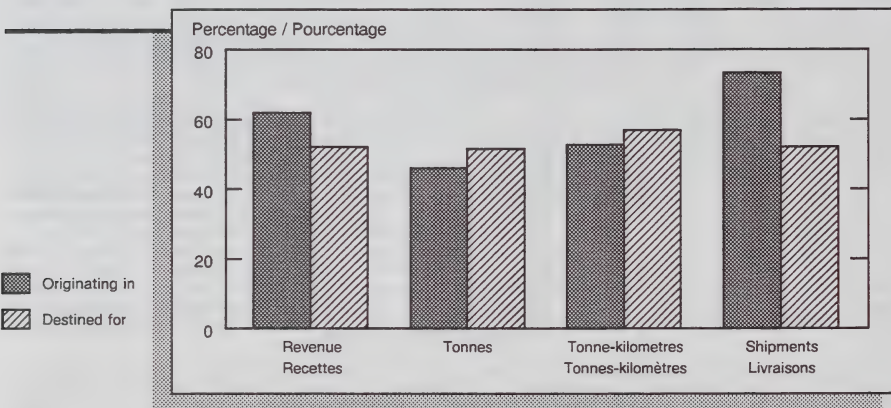
- Les mouvements de marchandises entre l'Ontario et le Québec ont compté pour 25.3 % des recettes, 37.4 % du tonnage et 37.9 % des expéditions au titre du trafic interprovincial.

## Major Population Centres<sup>1</sup>

Not surprisingly, the majority of commodities shipped in Canada are either to or from Census Metropolitan Areas (CMAs). (See Tables 4.7 and 4.8). Movements originating in CMAs generated more revenues and represented more shipments than movements destined for CMAs. On the other hand, movements destined for CMAs represented more tonnage carried and more tonne-kilometres performed.

Figure 4.2

### For-hire Trucking, 1991: Percentage of Total Activity Originating in / Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates



Freight originating in CMAs generated 61.7% of domestic for-hire trucking revenues. As destinations, CMAs represented 52.4% of the total domestic for-hire trucking revenues.

Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMAs in terms of origin and destination traffic. These six CMAs accounted for 75.2% of the revenues generated from movements originating in CMAs (75.8% in 1990), and 63.5% of the revenues generated from movements destined for CMAs (62.5% in 1990).

## Commodity Movements

The distribution of revenues over the six major commodity groups showed that the trucking industry derived the majority of its transportation revenues (32.9%) from the transport of Fabricated Materials, Inedible (e.g., leather, rubber and plastic fabricated materials, metal fabricated basic products). This was down from 35.2% in 1990. Almost as much transportation revenue (31.0%) was generated from the transport of End Products, Inedible (e.g., road motor vehicles, footwear, printed matter, plumbing equipment), up slightly from 1990 (29.4%). Food, Feed, Beverage and Tobacco also showed an increase in share of revenue from 1990 to 1991, moving from 15.8% to 17.3%. (See Table 4.9.)

<sup>1</sup> Census Metropolitan Area is defined as the main labour market area of an urbanized core having 100,000 or more inhabitants based on the 1986 Census. There are 24 CMAs defined in Canada.

## Principales agglomérations<sup>1</sup>

Il n'est pas surprenant de constater que la plupart des marchandises transportées au Canada proviennent de régions métropolitaines de recensement (RMR) ou y sont destinées (voir Tableaux 4.7 et 4.8). Les mouvements en provenance des RMR ont généré plus de recettes et représenté plus d'expéditions que les mouvements à destination des RMR. Par contre, les mouvements à destination des RMR ont représenté plus de tonnage et de tonnes-kilomètres.

Figure 4.2

### Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations

Au total, le trafic en provenance des RMR a compté pour 61.7 % des recettes du camionnage intérieur pour compte d'autrui. Comme points de destination, les RMR ont représenté 52.4 % des recettes totales de l'activité du camionnage pour compte d'autrui.

Quant à l'origine et à la destination des marchandises, les villes les plus importantes ont été Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary. Celles-ci ont représenté 75.2 % des recettes tirées des mouvements de marchandises en provenance des RMR (une légère baisse par rapport au 75.8 % de 1990) et 63.5 % des recettes tirées des mouvements à destination des RMR (une hausse en comparaison au 62.5 % de 1990).

## Mouvements de marchandises

La répartition des recettes parmi les six principaux groupes de produits a révélé que les entreprises de camionnage ont généré la plus grande part de leurs recettes (32.9 %) du transport des demi-produits non comestibles (par ex. cuirs, demi-produits en caoutchouc et en plastique, demi-produits de base en métal). Il s'agissait d'une baisse par rapport au 35.2 % enregistré en 1990. Une part presque aussi importante des recettes (31.0 %) a été tirée du transport des produits finals non comestibles (par ex. véhicules automobiles routiers, chaussures, imprimés, équipement de plomberie), légèrement en hausse par rapport à 1990 (29.4 %). Les denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs ont montré la seule autre augmentation dans la part des recettes entre 1990 et 1991, passant de 15.8 % à 17.3% (voir le Tableau 4.9).

<sup>1</sup> La région métropolitaine de recensement est la principale zone du marché du travail d'un noyau urbanisé qui compte 100,000 habitants ou plus, d'après les chiffres de population du Recensement de 1986. On compte 24 RMR au Canada.

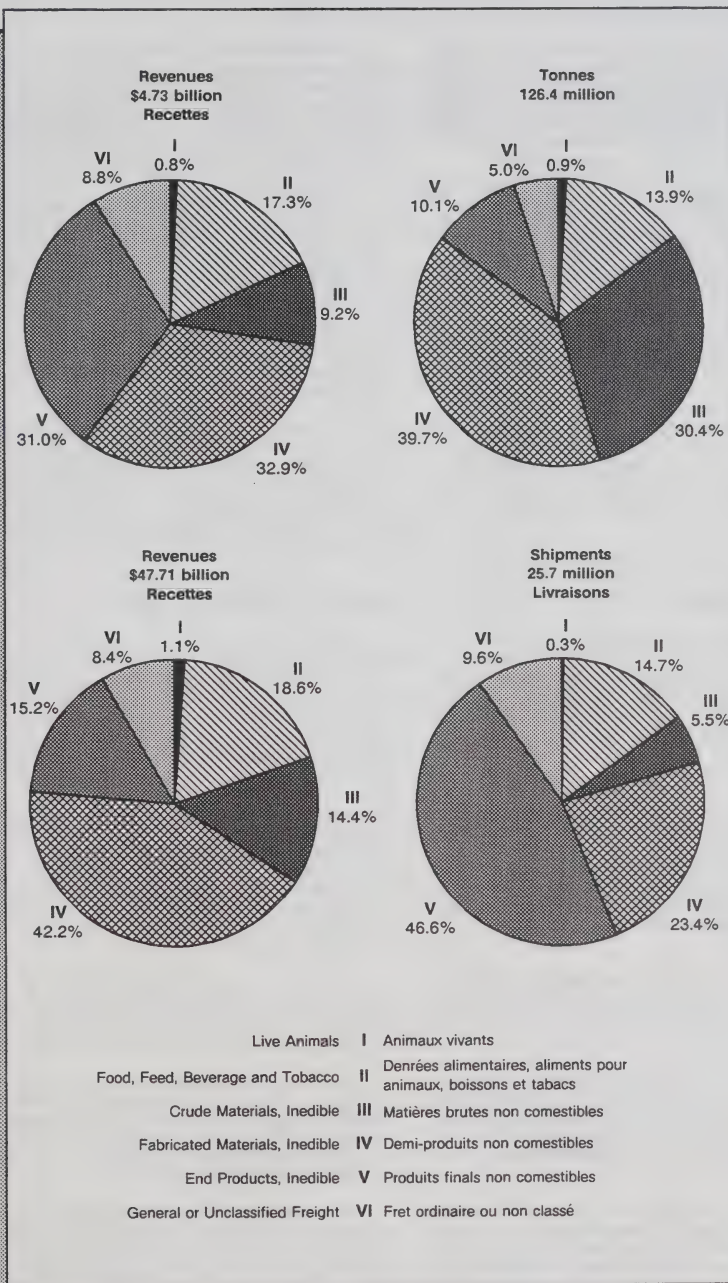


Figure 4.3

Figure 4.3

# For-hire Trucking, 1991: Selected Statistics by Commodity Section

# Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines statistiques selon la section de produits





Tonnage was concentrated in the Fabricated Materials, Inedible (39.7%) and Crude Materials, Inedible (30.4%). Fabricated Materials, Inedible represented the most tonne-kilometres with 42.2%. The largest quantity of shipments was for End Products, Inedible (46.6%).

Fabricated Materials, Inedible recorded the highest transportation revenues with \$1.55 billion, down from \$1.75 billion in 1990. Fabricated Materials, Inedible also accounted for the largest share of tonnage shipped, with 50.1 million tonnes and the most tonne-kilometres travelled (20.1 billion). However, this commodity group only accounted for 23.4% of the total shipments.

End Products, Inedible placed second in terms of transportation revenues generated, with \$1.46 billion. Although the revenues showed no change from 1990, the percentage share rose slightly from 29.4% to 31.0%. End Products, Inedible accounted for the highest percentage of shipments (46.6%) but only 15.2% of the total tonnage.

Crude Materials, Inedible (e.g., logs and bolts, textile fibres, metal ores, natural gas) recorded a large share of tonnage with 30.4% but represented only 5.5% of the shipments.

Nine of the top 10 commodities based on revenues were listed in the top ten in 1990. Petroleum and Coal Products replaced Fuel Oil in tenth position. Passenger Automobiles and Chassis and Petroleum and Coal Products had the largest gains in revenues, up from 1990 by \$33.0 million and \$11.7 million, respectively.

## Weight Groups by Load

By dividing the data into two types of loads: loads whose shipment weight is greater than 10 000 kg and loads whose shipment weight is less than 10 000 kg, we observe that the heavier group represented 112 million tonnes of freight in 1991, down by 16.8% from 1990. The heavier group accounted for 88.6% of the total tonnage in 1991 compared to 90.2% in 1990.

Revenues generated from the transportation of the heavier loads dropped from \$2.68 billion in 1990 to \$2.39 billion in 1991, down 10.8%. The heavier loads generated only \$54 million more in revenues than the lighter group. This gap was considerably less than the margin of \$384 million recorded in 1990. In contrast, the lighter loads accounted for 4.8 times the number of movements than the heavier group in 1991.

In general, the average light load weighed 679.4 kg [compared to 689 kg in 1990], which continues a trend. The average heavy load weighed 25 310 kg compared to 24 752 kg in 1990.

Petroleum and Coal Products (e.g., gasoline, fuel oil), Non-metallic Mineral Basis Products (e.g., cement and concrete products), Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) (e.g., sand, gravel, crude stone) and Crude Wood Materials (e.g., logs and bolts) figure prominently in the heavier group.

The revenues from the lighter loads were predominantly from shipments that originated in Ontario (42.4%). This is not surprising as Road Motor Vehicles (mainly motor vehicle engines, accessories, parts and passenger automobiles and chassis) represented the number one ranked commodity in the

Les plus grandes proportions du tonnage provenaient des demi-produits non comestibles (39.7 %) et des matières brutes non comestibles (30.4 %). Les demi-produits non comestibles ont représenté le nombre de tonnes-kilomètres le plus élevé avec 42.2 % et les produits finals non comestibles, le nombre d'expéditions le plus élevé soit 46.6 %.

Les mouvements de demi-produits non comestibles ont représenté les recettes de transport les plus élevées avec \$1.55 milliard, en baisse par rapport aux \$1.75 milliard de 1990. Ce groupe de produits a également enregistré le tonnage transporté le plus élevé avec 50.1 millions de tonnes et le plus de tonnes-kilomètres parcourues (20.1 milliards). Cependant, les demi-produits non comestibles n'ont compté que pour 23.4 % du nombre total d'expéditions.

Les mouvements des produits finals non comestibles occupaient le deuxième rang au chapitre des recettes avec \$1.46 milliard. Quoique ce montant n'ait pas changé par rapport à 1990, la part des recettes a légèrement augmentée passant de 29.4 % à 31.0 %. Ces produits ont représenté la plus grande part des expéditions (46.6 %), mais seulement 15.2 % du tonnage total.

Les matières brutes non comestibles (par ex. billes et billots, fibres textiles, minerais métalliques, gaz naturel) ont enregistré une part importante du tonnage avec 30.4 %, mais ne représentaient que 5.5 % du nombre d'expéditions.

En 1991, neuf des dix premiers groupes de produits (fondés sur les recettes) faisaient également partie de la liste des dix premiers groupes de produits en 1990. Les produits de pétrole et de la houille ont remplacé le mazout au dixième rang. Ce sont les recettes des voitures particulières et chassis et des produits de pétrole et de la houille qui ont le plus progressé, augmentant de \$33.0 millions et de \$11.7 millions respectivement par rapport à 1990.

## Groupes de poids par charge

En divisant les données en deux types de charges: les charges dont le poids est égal ou plus grand à 10,000 kilogrammes et les charges dont le poids est inférieur à 10,000 kilogrammes, nous observons que le groupe des charges de 10,000 kg ou plus représentait 112 millions de tonnes de marchandises en 1991, une baisse de 16.8 % par rapport à 1990. Ce groupe des charges plus lourdes représentait également 88.6 % du tonnage total en 1991 contre 90.2 % en 1990.

Les recettes tirées du transport des charges plus lourdes ont diminué de 10.8 % entre 1990 et 1991, passant de \$2.68 milliards à \$2.39 milliards. Les charges plus lourdes ont généré seulement \$54 millions de plus que les charges plus légères. L'écart est beaucoup moins considérable que celui de \$384 millions obtenu en 1990. Par contre, le nombre de mouvements des charges plus légères (moins de 10,000 kg) a été 4.8 fois plus élevé que le nombre de mouvements des charges plus lourdes pour 1991.

De façon générale, les mouvements de charges plus légères avaient un poids moyen de 679.4 kg (689 kg en 1990) maintenant la tendance. Les expéditions de charges plus lourdes pesaient en moyenne 25,310 kg en 1991 contre 24,752 kg en 1990.

Les produits du pétrole et de la houille (par ex. essence, mazout), les produits minéraux non métalliques de base (par ex. produits en ciment et en béton), les minéraux non métalliques bruts (sauf la houille et le pétrole) (par ex. sable, gravier, pierre brute) et les matières brutes en bois (par ex. billes et billots) dominaient au titre des expéditions de charges de 10,000 kg ou plus.

Au niveau des recettes tirées des charges plus légères, ce sont les expéditions en provenance de l'Ontario qui ont été les plus importantes. Cette province a représenté 42.4 % des recettes tirées des expéditions de charges de moins de 10,000 kg. Cela n'est pas surprenant car les véhicules automobiles routiers (surtout les moteurs, les accessoires et

lighter group and also represented the largest proportion of transportation revenues for movements within Ontario. Quebec accounted for 20.7% of the revenues generated from lighter loads while the Prairies accounted for 18.2%.

les pièces de véhicules automobiles, les voitures particulières et les châssis) étaient classés au premier rang des produits transportés en charges légères et ont obtenu la plus grande part des recettes pour les mouvements à l'intérieur de l'Ontario. Le Québec et la région des Prairies ont compté respectivement pour 20.7 % et 18.2 % des recettes générées par les expéditions de charges plus légères.

Table 4.4

**For-hire Trucking, 1991: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group**

Regional totals - Totaux régionaux		
> 10 000 kg < = 10 000 kg		
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	197	150
Quebec - Québec	460	485
Ontario	878	992
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb.	550	426
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	307	285
<b>Total</b>	<b>2,392</b>	<b>2,338</b>
Tonnes	'000	'000
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	9 223	1 297
Quebec - Québec	19 943	3 038
Ontario	47 856	6 032
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb.	23 027	2 539
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	11 972	1 528
<b>Total</b>	<b>112 021</b>	<b>14 433</b>

Tableau 4.4

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations selon la région d'origine et le poids**

Regional totals - Totaux régionaux			
> 10 000 kg < = 10 000 kg			
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000	
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	3 150	468	
Quebec - Québec	6 874	1 539	
Ontario	13 291	3 622	
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb.	10 459	1 836	
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	5 310	1 160	
<b>Total</b>	<b>39 085</b>	<b>8 625</b>	
Shipments - Livraisons	'000	'000	
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	375	1,416	
Quebec - Québec	850	4,495	
Ontario	1,909	9,109	
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb.	849	3,853	
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	444	2,368	
<b>Total</b>	<b>4,426</b>	<b>21,242</b>	

For **intra-regional** movements, lighter loads travelled longer distances than heavier loads. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for the heavier loads (172 km) and for the lighter loads (250 km). This was likely due to the heavy concentration of population in southern Ontario.

In contrast, movements in the Prairies travelled farther intra-regionally in both the heavier (310 km) and lighter (443 km) categories compared to movements in the other regions. This may be partly due to the relative size of the regions.

As for **inter-regional** movements, lighter loads travelled longer distances than heavier loads. Interestingly, the heavier loads originating in Quebec travelled shorter distances than similar loads originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that 26.1% of the revenues generated from trucking movements that originated in Quebec went to Ontario.

Shipments originating in the Pacific region travelled the farthest in both heavy (1 520 km) and light (2 156 km) categories. It is interesting that the average distances travelled for the heavy and light loads were almost equal for inter-regional movements originating in the Prairie region.

Au niveau **intra-régional**, les expéditions de charges plus légères ont parcouru plus de kilomètres que les expéditions de charges de 10,000 kg ou plus. Par rapport à d'autres régions, l'Ontario a déclaré les plus courtes distances pour les expéditions de charges plus légères (172 km) et de charges plus lourdes (250 km). Cela était probablement attribuable à la forte concentration de la population dans le sud de l'Ontario.

Par contre, les expéditions intrarégionales en provenance de la région des Prairies ont été plus longues, tant pour les charges plus lourdes que pour les charges plus légères, que celles acheminées dans les autres régions. Cela peut être en partie attribuable à la taille relative des régions.

Quant aux expéditions **interrégionales**, les charges de moins de 10,000 kg ont été transportées sur de plus longues distances que celles de charges plus lourdes. Il est intéressant de noter que les expéditions de charges plus lourdes en provenance du Québec ont été acheminées sur de plus courtes distances que les expéditions semblables en provenance de toute autre région donnée. Cela est en partie attribuable au fait que 26.1 % des recettes tirées des mouvements en provenance du Québec étaient destinées à l'Ontario.

Les expéditions en provenance de la région du Pacifique ont enregistré les plus longues distances tant pour les mouvements des charges de moins de 10,000 kg (1,520 km) que pour ceux des charges plus lourdes (2,156 km). Fait intéressant, la distance moyenne parcourue pour les mouvements interrégionaux en provenance de la région des Prairies était presque égale, pour les mouvements tant des charges plus lourdes que des charges plus légères.

Figure 4.4

**For-hire Trucking, 1991: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group**

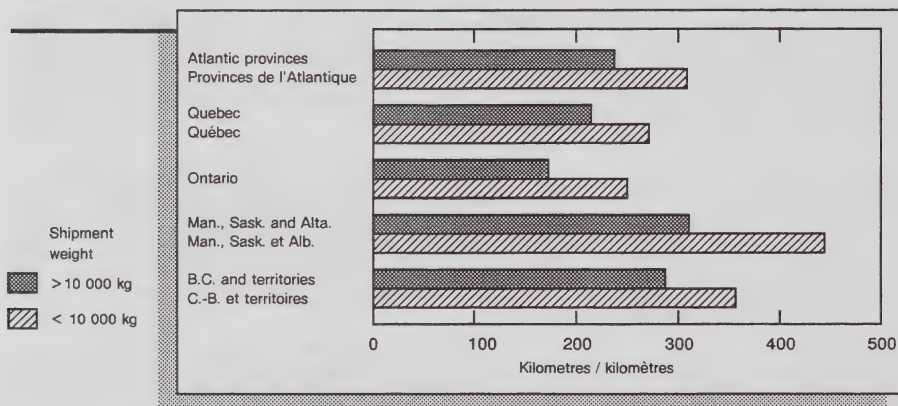


Figure 4.4

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises, selon le poids**

In general, manufactured products made up the top 15 revenue-generating commodities for shipments whose weight was less than 10 000 kg whereas raw bulk materials and intermediate manufactured products dominated the heavy load group.

De façon générale, les produits manufacturés composaient les 15 principales marchandises génératrices de recettes pour les expéditions de moins de 10,000 kg, tandis que les expéditions de charges plus lourdes se composaient surtout de matières brutes en vrac et de produits manufacturés intermédiaires.



Figure 4.5

### For-hire Trucking, 1991: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group

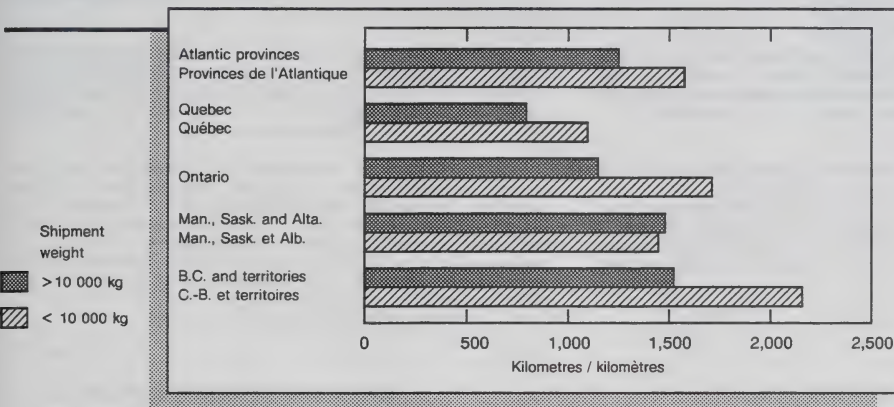


Figure 4.5

### Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises, selon le poids

#### Weight Groups by Commodity Weight

By classifying the data into ten weight groups based on the commodity weight rather than the shipment/load weight (used in the previous section), we observe that the transportation revenues (Table 4.14) showed concentrations in four groups: 100 to 999 kilogram range; 10 000 to 19 999 kg; 20 000 to 29 999 kg and 30 000 to 44 999 kg.

Among these four groups, the 10 000 to 19 999 kilogram weight group generated the most transportation revenues, with 17.3% [compared to 19.8% in 1990]. This group represented only 5.5% of the shipments [7.6% in 1990] suggesting that these shipments were relatively expensive to ship.

The 30 000 to 44 999 kilogram weight group represented 15.3% of the transportation revenues generated, but the highest percentage of tonnage carried (44.5%).

The small shipment traffic (up to 100 kg and 100 to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (67.2%) but, by comparison, generated 22.8% of the revenues and accounted for only 2.5% of the tonnage.

Geographically, more movements in the 45 000 to 64 999 kg weight group originated in Alberta and in the 65 000 kg and over weight group originated in British Columbia, Yukon and Northwest Territories. The majority of movements in the other weight groups originated from Ontario.

Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan had the bulk of their transportation revenues (from movements originating in their province) in the 20 000 to 29 999 kg group. Most of the revenues from movements originating in Quebec fell into the 10 000 to 19 999 kg group. Ontario, Manitoba, and the combination of British Columbia, Yukon and Northwest Territories saw a shift to a smaller weight group with the majority of their transportation revenues coming from movements in the 100 to 999 kg group.

Revenues from movements originating in Alberta were concentrated in the 30 000 to 44 999 kg weight group. (See Table 4.15.)

#### Groupe de poids selon le poids des produits

En classant les données en dix groupes de poids basés sur le poids des produits plutôt que sur le poids des expéditions (tel que vu dans la section précédente), on observe que les recettes tirées du transport par camions sont réparties principalement entre quatre groupes: de 100 à 999 kilogrammes, de 10 000 à 19 999 kilogrammes, de 20 000 à 29 999 kilogrammes et de 30 000 à 44 999 kilogrammes (voir Tableau 4.14).

Parmi ces quatre groupes, le groupe de poids de 10 000 à 19 999 kg a généré le plus de recettes du transport avec 17.3 % (contre 19.8 % en 1990). Il n'a toutefois représenté que 5.5 % des expéditions (7.6 % en 1990), ce qui laisse supposer que les coûts de ces expéditions étaient relativement élevés.

Le groupe de poids de 30 000 à 44 999 kg a représenté 15.3 % des recettes de transport, mais 44.5 % du tonnage, soit le pourcentage le plus élevé.

Les groupes de 1,000 kilogrammes ou moins (jusqu'à 100 kg et de 100 à 1,000 kg) ont représenté la majorité des expéditions (67.2 %), mais ont généré 22.8 % des recettes et seulement 2.5 % du tonnage.

Au niveau géographique, on a enregistré davantage de mouvements du groupe de poids de 45 000 à 64 999 kilogrammes, en provenance de l'Alberta et davantage de mouvements du groupe de poids de 65 000 kilogrammes et plus, en provenance de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. La majorité des mouvements des autres groupes de poids provenaient de l'Ontario.

Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan ont tiré la plus grande part de leurs recettes (pour le transport des marchandises en provenance de leur province respective), du groupe de poids de 20 000 à 29 999 kg. La majorité des recettes pour les mouvements en provenance du Québec, se sont retrouvées dans le groupe des 10 000 à 19 999 kg. L'Ontario, le Manitoba et les régions réunies de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest ont enregistré un déplacement vers les groupes plus petits avec la majorité de leurs recettes en transport provenant des mouvements du groupe de 100 à 999 kg. Les recettes tirées des mouvements provenant de l'Alberta étaient concentrées dans le groupe des 30 000 à 44 999 kg. (Voir le tableau 4.15).

## Distance Groups

Shipments carried for distances greater than 1 500 km earned the highest proportion of transportation revenues (\$0.99 billion or 20.9% of the total) followed by the distance group 500 to 749 km (\$0.73 billion or 15.5%).

Shipments transported 50 to 99 km accounted for the greatest tonnage (25.7 million tonnes or 20.4% of total tonnage) with 100 to 199 km following closely in second place with 25.0 million tonnes or 19.8%.

By examining the movement of goods using three ranges of distances: short (25-299 km), medium (300-749 km) and long (750 km or greater) the transportation revenues were fairly equally represented. However, the short distance shipments accounted for 66.4% of the total tonnage whereas the long distance shipments accounted for only 11.9% of the total tonnage.

## Groupes de distances

Les mouvements de marchandises transportées sur des distances dépassant 1 500 kilomètres ont généré le plus de recettes du transport (\$0.99 milliard ou 20.9 % du total), suivis des mouvements de marchandises transportées sur une distance de 500 à 749 kilomètres (\$0.73 milliard ou 15.5 %).

Les marchandises transportées sur une distance de 50 à 99 kilomètres ont représenté le plus fort tonnage (25.7 millions de tonnes ou 20.4 % du tonnage total), suivies de près par les marchandises transportées sur une distance de 100 à 199 kilomètres avec 25.0 millions de tonnes ou 19.8 % du tonnage total.

Si l'on examine les mouvements de marchandises selon trois groupes de distances, soit les courtes distances (de 25 à 299 kilomètres), les distances moyennes (de 300 à 749 kilomètres) et les longues distances (750 kilomètres ou plus), les recettes du transport sont assez également réparties entre ces groupes. Toutefois, les mouvements effectués sur de courtes distances ont représenté 66.4 % du tonnage total, et les mouvements effectués sur de longues distances, 11.9 % seulement du tonnage total.

Figure 4.6

### For-hire Trucking, 1991: Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups

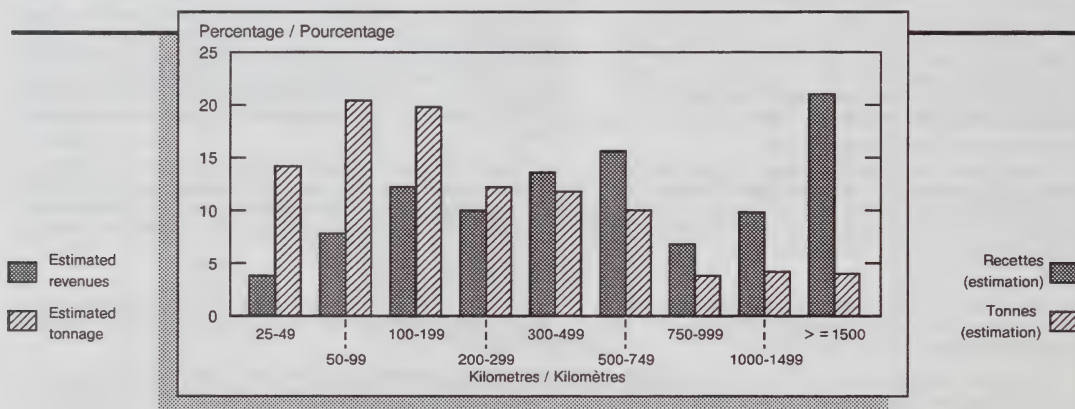


Figure 4.6

### Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance

## Selected Output Measures

Textile Fabricated Materials (\$1,008.30) and Chemicals and Related Products (\$1,047.40) earned very high revenues per tonne but had relatively lower revenues per shipment. On the other hand, raw materials such as Crude Non-Metallic Minerals (\$55.90) and Crude Wood Materials (\$84.30) generated very low revenues per tonne but had significantly higher revenues per shipment (\$240.90 and \$391.40, respectively).

How the shipment was transported (i.e., load weight greater than 10 000 kg or load weight less than 10 000 kg) was a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top seven for lighter movements, while the raw materials were prominent in the top six commodities for heavier movements.

## Certaines mesures de rendement

Les demi-produits textiles (\$1,008.30), les produits chimiques et connexes (\$1,047.40) ont généré des recettes très élevées par tonne, mais relativement peu de recettes par expédition. Par contre, les matières brutes comme les minéraux non métalliques bruts (\$55.90) et les produits du pétrole et de la houille (\$84.30) ont généré des recettes très peu élevées par tonne, mais des recettes beaucoup plus élevées par expédition (\$240.90 et 391.40 respectivement).

La façon dont les marchandises étaient transportées, soit en charge de 10,000 kg ou plus ou en charge de moins de 10,000 kg, a été incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition tirées du transport de produits manufacturés et de produits bruts. Les produits de haute fabrication ont été classés parmi les sept premiers produits au titre des mouvements des charges de moins de 10,000 kg, tandis que les matières brutes ont été classées parmi les six premiers produits au titre des mouvements des charge plus lourdes (10,000 kg ou plus).

Table 4.5

**For-hire Trucking, 1991: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues**

Tableau 4.5

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits, fondés sur les recettes**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Rev/Ship	Estimated Rev/Tonne	Estimated Wt/Ship
	Recettes estimatives	Recettes estimatives par livraison	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par livraison
	\$'000	\$	\$	kg
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	416,924	169.9	1,263.2	2 586
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	346,238	129.7	571.6	1 258
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	343,545	225.1	403.8	4 152
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	250,871	437.4	179.2	25 051
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	240,282	346.1	457.9	13 469
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	179,278	294.9	436.1	10 766
37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	164,263	140.3	1,008.3	1 546
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	161,082	193.4	1,047.4	3 346
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	139,704	391.4	84.3	28 456
27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	138,529	240.9	55.9	30 722



Table 4.6

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination**

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin							
<b>Newfoundland</b>							
1	Revenues	\$'000	18,104	66	3,179	...	2,095
2	C.V. <sup>2</sup>		c	d <sup>1</sup>	d	e	c
3	Tonnes	'000	471	--	43	8	10
4	C.V.		b	c <sup>1</sup>	d	d	d
5	Tonne-kilometres	'000	123 702	378	55 062	11 740	29 259
6	C.V.		b	d <sup>1</sup>	d	d	d
7	Number of shipments		134,563	153	5,230	5,250	4,673
8	Revenue per tonne <sup>3</sup>	\$	520.82	717.46	473.85	...	1,329.21
9	Revenue per tonne-kilometre <sup>3</sup>	"	1.90	0.77	0.39	...	0.46
10	Revenue per shipment <sup>3</sup>	"	134.54	431.92	607.77	...	448.42
11	Weight per shipment <sup>3</sup>	kg	3 501	2 322	8 223	1 616	2 125
12	Distance per shipment <sup>3</sup>	km	403	1 333	1 272	1 399	2 960
<b>Prince Edward Island</b>							
13	Revenues	\$'000	1,752	...	2,005	2,730	4,314
14	C.V. <sup>2</sup>		d	e	d	d	d
15	Tonnes	'000	...	63	48	105	80
16	C.V.		e	d	d	d	c
17	Tonne-kilometres	'000	...	5 056	11 404	25 804	93 000
18	C.V.		e	d	d	d	c
19	Number of shipments		2,270	8,346	9,868	11,777	8,347
20	Revenue per tonne	\$	...	...	668.54	381.21	188.36
21	Revenue per tonne-kilometre	"	...	...	2.64	2.21	0.16
22	Revenue per shipment	"	771.76	...	203.16	231.78	516.83
23	Weight per shipment	kg	...	7 601	4 867	8 921	9 623
24	Distance per shipment	km	1 189	76	281	238	1 170
<b>Nova Scotia</b>							
25	Revenues	\$'000	11,748	3,409	59,720	23,882	8,582
26	C.V. <sup>2</sup>		c	c	b	b	c
27	Tonnes	'000	89	67	2 559	662	114
28	C.V.		c	c	b	b	c
29	Tonne-kilometres	'000	111 913	20 595	488 162	231 740	129 010
30	C.V.		c	c	b	b	c
31	Number of shipments		26,496	35,087	416,416	152,935	24,182
32	Revenue per tonne	\$	701.14	290.02	390.93	376.14	1,131.15
33	Revenue per tonne-kilometre	"	0.53	1.09	2.67	1.16	0.97
34	Revenue per shipment	"	443.40	97.15	143.41	156.16	354.90
35	Weight per shipment	kg	3 347	1 918	6 146	4 327	4 724
36	Distance per shipment	km	1 320	299	203	369	1 130
<b>New Brunswick</b>							
37	Revenues	\$'000	15,126	5,531	32,835	80,679	19,139
38	C.V. <sup>2</sup>		c	c	b	b	c
39	Tonnes	'000	107	102	597	4 370	483
40	C.V.		c	d	b	c	c
41	Tonne-kilometres	'000	146 181	24 858	198 863	684 823	281 227
42	C.V.		c	d	b	b	c
43	Number of shipments		29,248	56,794	185,316	529,747	59,462
44	Revenue per tonne	\$	1,035.15	392.27	354.58	212.51	573.92
45	Revenue per tonne-kilometre	"	0.75	1.89	1.37	1.27	0.74
46	Revenue per shipment	"	517.15	97.39	177.18	152.30	321.87
47	Weight per shipment	kg	3 660	1 793	3 220	8 249	8 128
48	Distance per shipment	km	1 340	223	333	183	714

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.6

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination**

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total	Destination	
		Alb.	C.-B.		T.N.-O.			
Origine								
Terre-Neuve								
21	...	...	...	3	...	27,712	\$'000	Recettes
c <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e	d <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	b		C.V. <sup>2</sup>
...	...	...	...	...	...	548	'000	Tonnes
c <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e	a <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	b		C.V.
65	...	...	...	23	...	261 311	'000	Tonnes-kilomètres
c <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e	b <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	c		C.V.
43	...	...	...	3	2	154,410		Nombre de livraisons
4,597.25	...	...	...	2,101.01	...	577.43	\$	Recettes par tonne <sup>3</sup>
0.98	...	...	...	0.28	...	1.72	"	Recettes par tonne-kilomètre <sup>3</sup>
499.33	...	...	...	903.43	...	179.47	"	Recettes par livraison <sup>3</sup>
309	...	...	...	1 174	179	3 548	kg	Poids par livraison <sup>3</sup>
4 797	...	...	...	7 203	7 585	611	km	Distance par livraison <sup>3</sup>
Île-du-Prince-Édouard								
...	...	...	120	..	..	20,456	\$'000	Recettes
e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	d	..	..	c		C.V. <sup>2</sup>
...	...	...	...	..	..	417	'000	Tonnes
e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	d	..	..	c		C.V.
...	...	...	638	..	..	333 341	'000	Tonnes-kilomètres
e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	d	..	..	c		C.V.
...	...	...	122	..	..	49,841		Nombre de livraisons
...	...	...	1,533.03	..	..	405.78	\$	Recettes par tonne
...	...	...	0.27	..	..	1.59	"	Recettes par tonne-kilomètre
...	...	...	987.45	..	..	410.42	"	Recettes par livraison
...	...	...	908	..	..	8 371	kg	Poids par livraison
...	...	...	5 616	..	..	724	km	Distance par livraison
Nouvelle-Écosse								
...	...	...	...	13	61	125,602	\$'000	Recettes
e	e	e	e	a <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>	a		C.V. <sup>2</sup>
...	...	...	...	...	...	3 638	'000	Tonnes
e	d	e	e	d <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>	b		C.V.
...	647	...	...	150	108	1 285 149	'000	Tonnes-kilomètres
e	d	e	e	d <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>	b		C.V.
...	625	...	...	8	26	687,398		Nombre de livraisons
...	...	...	...	1,548.76	2,722.56	463.89	\$	Recettes par tonne
...	...	...	...	0.21	1.13	2.01	"	Recettes par tonne-kilomètre
...	...	...	...	1,654.37	2,361.92	182.72	"	Recettes par livraison
...	238	...	...	2 643	706	5 292	kg	Poids par livraison
...	4 365	...	...	7 278	6 057	421	km	Distance par livraison
Nouveau-Brunswick								
...	...	1,923	...	19	7	172,859	\$'000	Recettes
e	e <sup>1</sup>	d	e	d <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>	a		C.V. <sup>2</sup>
...	...	...	...	...	...	5 917	'000	Tonnes
e	e <sup>1</sup>	e	e	d <sup>1</sup>	b <sup>1</sup>	b		C.V.
...	...	...	...	48	11	1 738 865	'000	Tonnes-kilomètres
e	e <sup>1</sup>	e	e	d <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>	b		C.V.
...	...	1,493	...	22	11	898,805		Nombre de livraisons
...	...	...	...	2,456.03	3,173.12	357.04	\$	Recettes par tonne
...	...	...	...	0.38	0.56	1.26	"	Recettes par tonne-kilomètre
...	...	1,287.94	...	861.07	617.64	192.32	"	Recettes par livraison
...	...	...	...	328	184	6 583	kg	Poids par livraison
...	...	4 604	...	6 459	5 783	359	km	Distance par livraison

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.6

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination - Continued**

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin								
Quebec								
49	Revenues	\$'000	14,952	2,935	33,642	41,391	503,962	246,769
50	C.V. <sup>2</sup>		c	d	b	b	a	a
51	Tonnes	'000	72	...	267	602	17 226	4 471
52	C.V.		c	e	b	c	a	a
53	Tonne-kilometres	'000	139 334	...	317 024	404 551	3 719 776	2 679 461
54	C.V.		d	e	b	b	a	a
55	Number of shipments		37,446	12,788	100,802	147,258	3,231,958	1,529,641
56	Revenue per tonne	\$	1,408.21	...	1,454.78	800.27	641.26	1,264.19
57	Revenue per tonne-kilometre	"	0.75	...	1.19	1.01	4.24	2.88
58	Revenue per shipment	"	399.30	229.50	333.74	281.08	155.93	161.33
59	Weight per shipment	kg	1 916	...	2 648	4 091	5 330	2 923
60	Distance per shipment	km	2 136	1 185	1 225	823	260	561
Ontario								
61	Revenues	\$'000	24,920	6,014	52,546	49,843	319,238	1,075,671
62	C.V. <sup>2</sup>		b	c	b	b	a	a
63	Tonnes	'000	74	33	272	313	5 324	46 450
64	C.V.		c	d	b	b	a	a
65	Tonne-kilometres	'000	222 501	60 610	505 107	478 118	3 323 655	7 843 703
66	C.V.		c	d	b	b	a	a
67	Number of shipments		66,120	22,134	185,574	173,267	1,623,183	8,063,917
68	Revenue per tonne	\$	1,660.55	899.26	1,096.35	1,624.20	845.94	751.13
69	Revenue per tonne-kilometre	"	0.58	0.52	0.61	1.03	1.50	6.12
70	Revenue per shipment	"	376.89	271.71	283.15	287.66	196.67	133.39
71	Weight per shipment	kg	1 114	1 501	1 467	1 807	3 280	5 760
72	Distance per shipment	km	2 895	1 749	1 846	1 497	640	234
Manitoba								
73	Revenues	\$'000	...	...	1,662	1,190	14,553	53,412
74	C.V. <sup>2</sup>		e	e	d	d	c	a
75	Tonnes	'000	...	...	...	...	98	633
76	C.V.		e	e	e	e	c	b
77	Tonne-kilometres	'000	...	...	...	...	243 037	820 887
78	C.V.		e	e	e	e	c	b
79	Number of shipments		...	...	3,071	3,420	30,326	257,430
80	Revenue per tonne	\$	...	...	...	...	1,272.55	923.28
81	Revenue per tonne-kilometre	"	...	...	...	...	0.54	1.35
82	Revenue per shipment	"	...	...	541.30	347.82	479.89	207.48
83	Weight per shipment	kg	...	...	...	...	3 218	2 459
84	Distance per shipment	km	...	...	3 572	3 210	2 388	1 107
Saskatchewan								
85	Revenues	\$'000	...	16	...	...	3,848	18,315
86	C.V. <sup>2</sup>		e <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	e	e	c	c
87	Tonnes	'000	...	...	...	...	...	155
88	C.V.		e <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	e	e	e	c
89	Tonne-kilometres	'000	...	57	...	...	...	403 263
90	C.V.		e <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	e	e	e	c
91	Number of shipments		...	51	...	...	6,501	24,527
92	Revenue per tonne	\$	...	2,448.73	...	...	...	2,717.74
93	Revenue per tonne-kilometre	"	...	0.60	...	...	...	0.99
94	Revenue per shipment	"	...	312.88	...	...	592.01	746.69
95	Weight per shipment	kg	...	267	...	...	...	6 308
96	Distance per shipment	km	...	4 062	...	...	3 069	2 687

See footnote(s) at end of table.



Tableau 4.6

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – suite**

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O	Total	Destination	
							Origine	
							<b>Québec</b>	
16,996	7,264	37,628	39,199	81	...	945,029	\$'000 Recettes	49
c	c	b	c	c	e	a	C.V. <sup>2</sup>	50
87	32	98	98	--	...	22 981	'000 Tonnes	51
c	d	b	c	c	e	a	C.V.	52
206 149	97 964	362 339	454 276	566	...	8 413 114	'000 Tonnes-kilomètres	53
c	d	b	c	c	e	a	C.V.	54
61,044	31,508	92,335	99,480	279	...	5,345,651	Nombre de livraisons	55
1,559.45	1,210.07	1,862.35	2,432.64	2,602.56	...	913.91	\$ Recettes par tonne	56
0.66	0.40	0.50	0.52	0.45	...	3.47	" Recettes par tonne-kilomètre	57
278.42	230.54	407.52	394.03	290.96	...	176.79	" Recettes par livraison	58
1 419	1 015	1 061	981	351	...	4 299	kg Poids par livraison	59
2 352	3 020	3 686	4 617	5 791	...	577	km Distance par livraison	60
							<b>Ontario</b>	
60,837	33,232	117,415	126,731	2,370	1,568	1,870,385	\$'000 Recettes	61
b	b	a	a	d	d	a	C.V. <sup>2</sup>	62
393	179	454	388	...	...	53 887	'000 Tonnes	63
b	d	b	b	e	e	a	C.V.	64
723 017	486 080	1 543 899	1 686 015	...	...	16 913 059	'000 Tonnes-kilomètres	65
b	c	b	b	e	e	a	C.V.	66
193,946	99,175	282,778	298,858	3,785	5,316	11,018,051	Nombre de livraisons	67
1,335.03	1,272.65	1,374.98	2,104.07	...	...	860.28	\$ Recettes par tonne	68
0.68	0.49	0.40	0.47	...	...	4.77	" Recettes par tonne-kilomètre	69
313.68	335.08	415.22	424.05	626.17	295.01	169.76	" Recettes par livraison	70
2 029	1 802	1 605	1 298	...	...	4 891	kg Poids par livraison	71
2 034	2 841	3 465	4 419	5 297	4 598	615	km Distance par livraison	72
							<b>Manitoba</b>	
62,855	32,210	34,784	24,493	...	...	227,992	\$'000 Recettes	73
b	b	b	c	e	e	a	C.V. <sup>2</sup>	74
3 576	353	354	134	...	...	5 165	'000 Tonnes	75
d	b	b	c	e	e	c	C.V.	76
588 384	221 148	480 968	312 325	...	...	2 730 020	'000 Tonnes-kilomètres	77
c	b	b	c	e	e	a	C.V.	78
579,839	217,320	113,240	55,660	...	...	1,264,134	Nombre de livraisons	79
539.07	550.88	721.00	1,157.91	...	...	695.27	\$ Recettes par tonne	80
2.31	0.88	0.54	0.51	...	...	1.58	" Recettes par tonne-kilomètre	81
108.40	148.21	307.17	440.05	...	...	180.35	" Recettes par livraison	82
6 167	1 624	3 130	2 403	...	...	4 086	kg Poids par livraison	83
349	670	1 351	2 344	...	...	810	km Distance par livraison	84
							<b>Saskatchewan</b>	
17,239	59,313	32,779	11,474	...	...	144,679	\$'000 Recettes	85
b	b	b	b	e	e <sup>1</sup>	a	C.V. <sup>2</sup>	86
479	2 483	834	175	--	...	4 189	'000 Tonnes	87
b	c	b	c	d	e <sup>1</sup>	b	C.V.	88
245 507	513 908	545 594	278 813	309	...	2 179 332	'000 Tonnes-kilomètres	89
b	c	b	c	d	e <sup>1</sup>	b	C.V.	90
66,821	513,170	101,587	20,384	452	...	735,572	Nombre de livraisons	91
648.58	387.52	653.84	938.29	...	...	560.67	\$ Recettes par tonne	92
1.11	1.98	1.05	0.61	...	...	1.68	" Recettes par tonne-kilomètre	93
257.98	115.58	322.67	562.88	...	...	196.69	" Recettes par livraison	94
7 173	4 839	8 214	8 569	252	...	5 694	kg Poids par livraison	95
616	237	631	1 585	2 629	...	480	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.6

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Continued**

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin							
<b>Alberta</b>							
97	Revenues	\$'000	...	1,797	391	19,074	44,141
98	C.V. <sup>2</sup>	e	e <sup>1</sup>	d	c	c	b
99	Tonnes	'000	...	...	1	105	242
100	C.V.	e	e <sup>1</sup>	e	d	c	b
101	Tonne-kilometres	'000	...	...	2 470	388 078	818 273
102	C.V.	e	e <sup>1</sup>	e	d	c	b
103	Number of shipments	...	...	1,844	1,287	22,346	81,700
104	Revenue per tonne	\$	...	...	3,066.75	1,479.85	2,100.45
105	Revenue per tonne-kilometre	"	...	...	0.68	0.40	0.62
106	Revenue per shipment	"	...	974.34	303.98	853.51	540.28
107	Weight per shipment	kg	...	...	429	4 688	2 963
108	Distance per shipment	km	...	5 038	4 515	3 685	3 345
<b>British Columbia</b>							
109	Revenues	\$'000	343	2,510	795	18,853	52,014
110	C.V. <sup>2</sup>	c	e	c	d	c	b
111	Tonnes	'000	...	2	...	70	220
112	C.V.	e	e	c	e	c	b
113	Tonne-kilometres	'000	...	12 215	...	330 544	935 484
114	C.V.	e	e	c	e	c	b
115	Number of shipments	897	...	2,748	1,813	31,603	95,178
116	Revenue per tonne	\$	...	2,151.06	...	2,906.42	2,012.48
117	Revenue per tonne-kilometre	"	...	0.37	...	0.63	0.46
118	Revenue per shipment	"	382.99	912.89	438.33	596.56	546.49
119	Weight per shipment	kg	...	752	...	2 213	2 316
120	Distance per shipment	km	6 480	5 837	5 499	4 662	4 353
<b>Yukon</b>							
121	Revenues	\$'000	...	...	...	...	67
122	C.V. <sup>2</sup>	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	d
123	Tonnes	'000	..	...	..	...	...
124	C.V.	a <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	b <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e
125	Tonne-kilometres	'000	37	...	...	...	...
126	C.V.	a <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e
127	Number of shipments	3	..	...	4	...	641
128	Revenue per tonne	\$	...	...	...	...	...
129	Revenue per tonne-kilometre	"	...	...	...	...	...
130	Revenue per shipment	"	...	...	...	...	104.30
131	Weight per shipment	kg	1 552	...	52	...	...
132	Distance per shipment	km	7 766	...	6 451	...	5 306
<b>Northwest Territories</b>							
133	Revenues	\$'000	...	...	..	...	91
134	C.V. <sup>2</sup>	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>
135	Tonnes	'000	...	...	..	...	..
136	C.V.	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>
137	Tonne-kilometres	'000	...	...	..	...	140
138	C.V.	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	..	e <sup>1</sup>	c <sup>1</sup>
139	Number of shipments	...	..	...	..	...	176
140	Revenue per tonne	\$	...	...	..	...	5,542.07
141	Revenue per tonne-kilometre	"	...	...	..	...	1.27
142	Revenue per shipment	"	...	...	..	...	519.64
143	Weight per shipment	kg	...	...	..	...	189
144	Distance per shipment	km	...	...	..	...	4 375

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.6

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – suite**

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O	Total	Destination	
							Origine	
							<b>Alberta</b>	
32,960	49,683	272,486	145,464	10,756	25,374	603,515	\$'000 Recettes	97
b	b	a	a	d	d	a	C.V. <sup>2</sup>	98
446	976	11 916	2 291	38	195	16 213	'000 Tonnes	99
b	b	b	a	d	c	a	C.V.	100
589 846	610 486	2 838 675	1 751 183	73 946	290 051	7 385 370	'000 Tonnes-kilomètres	101
b	b	b	a	d	c	a	C.V.	102
93,993	218,922	1,680,995	482,450	29,941	87,880	2,702,308	Nombre de livraisons	103
754.56	691.24	560.06	690.31	1,439.93	1,181.19	690.96	\$ Recettes par tonne	104
0.58	1.12	1.98	1.02	0.71	0.85	1.59	" Recettes par tonne-kilomètre	105
350.67	226.95	162.10	301.51	359.25	288.73	223.33	" Recettes par livraison	106
4 748	4 456	7 088	4 748	1 253	2 220	6 000	kg Poids par livraison	107
1 319	651	298	820	2 066	1 581	644	km Distance par livraison	108
							<b>Colombie-Britannique</b>	
24,906	17,634	96,272	350,993	13,925	...	581,201	\$'000 Recettes	109
b	b	a	a	c	e	a	C.V. <sup>2</sup>	110
187	139	1 601	11 049	85	...	13 379	'000 Tonnes	111
b	b	a	b	d	e	b	C.V.	112
415 777	226 941	1 350 765	2 880 865	161 081	...	6 384 399	'000 Tonnes-kilomètres	113
b	b	b	b	d	e	a	C.V.	114
62,512	58,383	312,254	2,164,962	30,666	...	2,765,816	Nombre de livraisons	115
847.29	731.27	524.20	1,032.11	1,272.80	...	1,026.79	\$ Recettes par tonne	116
0.36	0.43	0.53	12.91	0.54	...	10.21	" Recettes par tonne-kilomètre	117
398.42	302.04	308.31	162.12	454.05	...	210.14	" Recettes par livraison	118
2 992	2 379	5 128	5 104	2 758	...	4 837	kg Poids par livraison	119
2 367	1 705	1 055	307	2 374	...	694	km Distance par livraison	120
							<b>Yukon</b>	
...	...	327	...	...	...	...	\$'000 Recettes	121
e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	d	e	e	e <sup>1</sup>	e	C.V. <sup>2</sup>	122
...	...	...	...	...	...	...	'000 Tonnes	123
d <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e	e	e <sup>1</sup>	e	C.V.	124
70	...	...	5 679	...	...	...	'000 Tonnes-kilomètres	125
d <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	d	e	e <sup>1</sup>	e	C.V.	126
30	...	3,977	2,405	...	...	...	Nombre de livraisons	127
...	...	...	...	...	...	...	\$ Recettes par tonne	128
...	...	...	...	...	...	...	" Recettes par tonne-kilomètre	129
...	...	82.16	...	...	...	...	" Recettes par livraison	130
672	...	...	...	...	...	...	kg Poids par livraison	131
3 466	...	2 069	2 073	...	...	...	km Distance par livraison	132
							<b>Territoires du Nord-Ouest</b>	
32	...	...	...	...	3,969	6,027	\$'000 Recettes	133
b <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	c	c	C.V. <sup>2</sup>	134
...	...	...	...	...	62	78	'000 Tonnes	135
b <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	c	c	C.V.	136
42	...	...	...	...	26 349	50 025	'000 Tonnes-kilomètres	137
b <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	e	e <sup>1</sup>	e <sup>1</sup>	c	d	C.V.	138
11	...	...	...	...	4,022	8,472	Nombre de livraisons	139
2,257.93	...	...	...	...	274.03	783.12	\$ Recettes par tonne	140
0.93	...	...	...	...	0.72	0.76	" Recettes par tonne-kilomètre	141
2,936.54	...	...	...	...	986.72	711.39	" Recettes par livraison	142
1 576	...	...	...	...	15 425	9 189	kg Poids par livraison	143
2 451	...	...	...	...	457	1 019	km Distance par livraison	144

Voir note(s) à la fin du tableau.



Table 4.6

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination – Concluded**

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin								
Total								
145	Revenues	\$'000	90,155	19,967	190,253	203,093	913,698	1,527,780
146	C.V. <sup>2</sup>		b	b	a	a	a	a
147	Tonnes	'000	836	299	3 797	6 072	23 568	52 671
148	C.V.		b	c	b	b	a	a
149	Tonne-kilometres	'000	808 523	161 922	1 623 036	1 881 916	8 712 016	14 318 432
150	C.V.		b	c	a	a	a	a
151	Number of shipments		298,945	136,227	911,236	1,027,466	5,042,234	10,127,929
152	Revenue per tonne	\$	982.21	498.57	675.68	576.99	732.04	863.59
153	Revenue per tonne-kilometre	"	1.21	1.39	1.79	1.18	3.23	5.36
154	Revenue per shipment	"	301.58	146.57	208.79	197.66	181.21	150.85
155	Weight per shipment	kg	2 796	2 194	4 167	5 910	4 675	5 200
156	Distance per shipment	km	1 398	603	724	558	454	387

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

<sup>2</sup> Coefficient of variation, see Chapter 8.

a: C.V. range 0% - 5%

b: 6% - 10%

c: 11% - 20%

d: 21% - 30%

e: over 30%

An estimates whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

<sup>3</sup> The averages published in Chapters 4 and 5 are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

**Average revenue per tonne =**

$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

**Average revenue per tonne-kilometre =**

$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

**Average length of haul =**

$$\frac{\text{estimates of kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

**Average weight per shipment =**

$$\frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

**Average revenue per shipment =**

$$\frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Tableau 4.6

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – fin**

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O	Total	Destination	
							Origine	
217,329	199,759	598,327	703,884	30,920	35,031	4,730,195	\$'000	<b>Total</b>
a	a	a	a	c	c	a		<b>Recettes</b>
5 172	4 164	15 285	14 147	161	283	126 454	'000	<b>C.V.<sup>2</sup></b>
c	b	a	b	c	b	a		<b>Tonnes</b>
2 778 472	2 163 615	7 199 179	7 414 475	281 823	366 061	47 709 475	'000	<b>C.V.</b>
b	b	a	a	c	c	a		<b>Tonnes-kilomètres</b>
1,060,075	1,139,506	2,594,702	3,128,241	95,837	105,578	25,667,978		<b>C.V.</b>
789.36	596.57	704.93	1,130.27	1,328.14	1,332.40	824.26	\$	<b>Nombre de livraisons</b>
1.57	1.35	1.48	9.17	1.11	0.84	4.28	"	<b>Recettes par tonne</b>
205.01	175.30	230.60	225.01	322.63	331.80	184.28	"	<b>Recettes par tonne-kilomètre</b>
4 878	3 654	5 891	4 522	1 683	2 679	4 927	kg	<b>Recettes par livraison</b>
1 000	781	924	...	1 857	1 780	611	km	<b>Poids par livraison</b>
								<b>Distance par livraison</b>

<sup>1</sup> Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

<sup>2</sup> Coefficient de variation, voir chapitre 8.

a: C.V. rang 0% - 5%

b: 6% - 10%

c: 11% - 20%

d: 21% - 30%

e: plus de 30%

Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30% est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

<sup>3</sup> Les moyennes publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les livraisons: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque livraison. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par livraison.

**Recettes moyennes par tonne =**

estimations des recettes par tonne

estimation du nombre de livraisons

**Recettes moyennes par tonne-kilomètre =**

estimations des recettes par tonne-kilomètre

estimation du nombre de livraisons

**Longueur moyenne des voyages =**

estimations des kilomètres

estimation du nombre de livraisons

**Poids moyen des livraisons =**

estimations du poids

estimation du nombre de livraisons

**Recettes moyennes des livraisons =**

estimations des recettes

estimation du nombre de livraisons

Table 4.7

**For-hire Trucking, 1991: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates based on Revenues**

Tableau 4.7

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes**

Origin - Origine	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. - Nbre	
Toronto	850,102	1	15 841	1	6 588 699	1	6,215,562	1
Montreal	472,264	2	8 182	2	3 552 661	2	3,507,231	2
Vancouver	333,488	3	4 115	5	2 848 004	3	2,055,061	3
Edmonton	239,140	4	4 839	3	2 502 481	4	1,271,989	4
Winnipeg	160,768	5	2 065	7	1 507 872	5	1,069,564	5
Calgary	137,065	6	2 465	6	1 497 934	6	825,913	6
Hamilton	98,835	7	4 543	4	1 072 964	7	490,638	7
Kitchener	67,863	8	1 149	13	433 830	13	373,273	13
Halifax	65,284	9	1 872	8	601 100	8	407,619	8
Windsor	58,692	10	1 174	12	474 474	12	345,688	12
Quebec	58,477	11	1 532	10	478 675	11	310,905	11
Saskatoon	50,774	12	1 033	15	518 120	10	313,348	10
London	46,752	13	1 813	9	332 638	15	312,142	15
St.Catherines-Niagara	39,818	14	1 131	14	407 335	14	122,930	14
Regina	39,273	15	1 503	11	587 777	9	256,770	9
Ottawa-Hull	38,850	16	802	18	322 930	17	237,514	17
Oshawa	34,880	17	656	19	162 029	21	228,815	21
Saint John	33,928	18	985	16	240 474	19	159,473	19
Sudbury	21,628	19	946	17	258 837	18	86,070	18
Thunder Bay	19,595	20	427	21	328 688	16	92,547	16
Trois-Rivières	16,165	21	585	20	153 053	22	57,301	22
Chicoutimi-Jonquière	15,317	22	324	22	199 969	20	30,149	20
St.John's	11,737	23	172	23	105 129	23	84,357	23
Victoria	7,017	24	94	24	45 990	24	29,532	24
<b>Total</b>	<b>2,917,712</b>		<b>58 247</b>		<b>25 221 661</b>		<b>18,884,391</b>	
<b>Grand total - Total Général</b>	<b>4,730,195</b>		<b>126 454</b>		<b>47 709 475</b>		<b>25,667,978</b>	



Table 4.8

**For-hire Trucking, 1991: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates based on Revenues**

Tableau 4.8

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes**

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. - Nbre	
Toronto	472,895	1	19 672	1	4 856 077	1	3,144,769	1
Montreal	359,350	2	9 347	2	4 090 551	2	1,855,308	2
Vancouver	287,233	3	4 566	3	3 915 642	3	1,099,970	3
Edmonton	174,638	4	3 133	5	2 230 143	4	630,313	4
Calgary	147,893	5	2 666	6	1 927 585	5	557,938	5
Winnipeg	131,064	6	1 697	12	1 783 395	6	451,080	6
Ottawa-Hull	98,717	7	1 721	11	704 717	9	755,050	9
Halifax	84,160	8	1 148	16	752 507	8	329,443	8
Hamilton	79,402	9	4 371	4	870 729	7	584,747	7
Quebec	77,590	10	1 397	14	600 162	11	528,217	11
Kitchener	58,128	11	1 610	13	410 984	19	433,762	19
London	51,514	12	2 035	7	418 210	17	422,440	17
Regina	48,392	13	568	21	504 198	12	230,250	12
Saskatoon	48,350	14	809	18	680 588	10	242,081	10
Windsor	44,229	15	1 056	17	416 024	18	294,601	18
Sudbury	43,839	16	1 866	9	418 618	16	246,560	16
Saint John	42,714	17	1 988	8	450 725	14	234,218	14
St.Catherines-Niagara	41,699	18	1 781	10	450 377	15	283,654	15
Thunder Bay	40,971	19	430	22	484 204	13	173,712	13
St.John's	37,800	20	254	24	373 827	20	95,286	20
Victoria	31,898	21	327	23	132 066	24	206,725	24
Oshawa	29,374	22	1 305	15	254 140	21	204,419	21
Chicoutimi-Jonquière	28,380	23	586	20	206 921	22	174,199	22
Trois-Rivières	18,994	24	591	19	149 216	23	134,986	23
<b>Total</b>	<b>2,479,225</b>		<b>64 922</b>		<b>27 081 606</b>		<b>13,313,728</b>	
<b>Grand Total - Total général</b>	<b>4,730,195</b>		<b>126 454</b>		<b>47 709 475</b>		<b>25,667,978</b>	

Table 4.9

**For-hire Trucking, 1991: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section**

Tableau 4.9

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Ventilation du volume de camionnage par section de produits**

Commodity – Produit	Percentage of traffic			
	Proportion du trafic			
	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	0.8	0.9	1.1	0.3
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs	17.3	13.9	18.6	14.7
Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles	9.2	30.4	14.4	5.5
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	32.9	39.7	42.2	23.4
End products, inedible – Produits finals non comestibles	31.0	10.1	15.2	46.6
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	8.8	5.0	8.4	9.6
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

**Table 4.10**  
**For-hire Trucking, 1991: Commodity Ranking**

**Tableau 4.10**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Classement des produits transportés**

Commodity - Produit	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. - Nbre	
Top Ten Commodities Based on Revenues								
Dix principaux produits, selon les recettes								
995 General freight - Fret général	365,724	1	5 952	4	3 473 503	1	2,382,218	1
146 Other food preparations - Autres préparations alimentaires	324,394	2	5 972	3	3 288 794	2	1,465,974	2
371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entière, ou en partie de coton	162,092	3	1 791	17	895 661	14	1,152,196	4
588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	143,291	4	1 419	24	556 235	22	1,183,909	3
581 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	138,941	5	1 360	25	529 059	23	1,084,704	5
867 Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés)	112,126	6	161	97	211 145	51	136,111	41
238 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	111,326	7	7 601	2	1 613 945	4	272,769	21
479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	107,734	8	3 864	9	1 516 451	5	345,069	15
429 Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	95,731	9	1 917	16	872 480	15	448,327	11
439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	88,927	10	4 941	5	1 320 670	7	214,356	28
Top Ten Commodities Based on Tonnage								
Dix principaux produits, selon les tonnes								
276 Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	66,154	19	13 381	1	1 114 677	10	405,086	12
238 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	111,326	7	7 601	2	1 613 945	4	272,769	21
146 Other food preparations - Autres préparations alimentaires	324,394	2	5 972	3	3 288 794	2	1,465,974	2
995 General freight - Fret général	365,724	1	5 952	4	3 473 503	1	2,382,218	1
439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	88,927	10	4 941	5	1 320 670	7	214,356	28
475 Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	85,705	11	4 455	6	1 045 618	11	162,320	36
432 Fuel oil - Mazout	68,946	17	4 328	7	1 124 910	9	147,923	39
445 Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	75,531	16	4 218	8	1 422 677	6	207,508	29
479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	107,734	8	3 864	9	1 516 451	5	345,069	15
431 Gasoline - Essence	50,106	25	3 593	10	842 283	16	125,074	45



Table 4.10

For-hire Trucking, 1991: Commodity Ranking – Concluded

Tableau 4.10

Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Classement des produits transportés – fin

Commodity – Produit	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres								
Dix principaux produits, selon les tonnes-kilomètres								
995 General freight – Fret général	365,724	1	5 952	4	3 473 503	1	2,382,218	1
146 Other food preparations – Autres préparations alimentaires	324,394	2	5 972	3	3 288 794	2	1,465,974	2
331 Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	84,226	13	3 430	11	1 952 561	3	152,167	38
238 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	111,326	7	7 601	2	1 613 945	4	272,769	21
479 Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	107,734	8	3 864	9	1 516 451	5	345,069	15
445 Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	75,531	16	4 218	8	1 422 677	6	207,508	29
439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	88,927	10	4 941	5	1 320 670	7	214,356	28
351 Paper for printing – Papier d'impression	82,728	14	2 179	15	1 275 981	8	269,150	23
432 Fuel oil – Mazout	68,946	17	4 328	7	1 124 910	9	147,923	39
276 Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	66,154	19	13 381	1	1 114 677	10	405,086	12
Top Ten Commodities Based on Shipments								
Dix principaux produits, selon les livraisons								
995 General freight – Fret général	365,724	1	5 952	4	3 473 503	1	2,382,218	1
146 Other food preparations – Autres préparations alimentaires	324,394	2	5 972	3	3 288 794	2	1,465,974	2
588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	143,291	4	1 419	24	556 235	22	1,183,909	3
371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	162,092	3	1 791	17	895 661	14	1,152,196	4
581 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	138,941	5	1 360	25	529 059	23	1,084,704	5
801 Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	21,729	49	129	111	85 825	98	825,099	6
879 Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	17,615	59	78	126	53 010	117	676,461	7
788 Other apparel – Autres vêtements	46,178	27	237	74	296 123	35	523,101	8
011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	80,681	15	853	30	916 287	13	506,733	9
951 Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	84,432	12	1 710	19	639 650	17	479,007	10

**Table 4.11**  
**For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for**  
**the Movements of Goods by Commodity Groups**

**Tableau 4.11**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines**  
**estimations se rapportant aux mouvements des**  
**marchandises, selon le groupe de produits**

Commodity - Produit		Revenues	Tonnes	Tonne-Kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	No. - Nbre
995	General freight - Fret général	365,724	5 952	3 473 503	2,382,218
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	324,394	5 972	3 288 794	1,465,974
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entières, ou en partie de coton	162,092	1 791	895 661	1,152,196
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	143,291	1 419	556 235	1,183,909
581	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	138,941	1 360	529 059	1,084,704
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés)	112,126	161	211 145	136,111
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	111,326	7 601	1 613 945	272,769
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	107,734	3 864	1 516 451	345,069
429	Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	95,731	1 917	872 480	448,327
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	88,927	4 941	1 320 670	214,356
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	85,705	4 455	1 045 618	162,320
951	Shipping and distribution containers and closures - Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	84,432	1 710	639 650	479,007
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	84,226	3 430	1 952 561	152,167
351	Paper for printing - Papier d'impression	82,728	2 179	1 275 981	269,150
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	80,681	853	916 287	506,733
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	75,531	4 218	1 422 677	207,508
432	Fuel oil - Mazout	68,946	4 328	1 124 910	147,923
964	Paper end-products - Produits finals en papier	68,707	1 170	572 911	328,848
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	66,154	13 381	1 114 677	405,086
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial - Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	58,960	538	214 240	386,181
509	Other machinery classified by function - Autres machines classées selon la fonction	52,334	360	287 991	336,028
051	Dairy products - Produits laitiers	51,830	1 618	385 962	343,292

Table 4.11

**For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued**

Tableau 4.11

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite**

Commodity – Produit		Revenues	Tonnes	Tonne-Kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	51,268	3 393	1 013 711	120,636
448	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	50,588	899	631 213	167,694
431	Gasoline – Essence	50,106	3 593	842 283	125,074
991	Mail – Courrier	49,797	377	527 787	67,096
788	Other apparel – Autres vêtements	46,178	237	296 123	523,101
291	Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	45,504	2 781	564 505	123,562
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	45,300	507	276 551	127,269
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	37,242	462	182 217	170,088
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	35,735	2 209	506 799	92,521
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	35,656	230	163 010	311,282
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	34,681	314	195 714	338,050
091	Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	34,609	734	527 448	83,048
473	Glass basic products – Produits de base en verre	32,510	514	313 393	132,268
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	30,247	1 658	565 526	54,110
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	30,159	1 192	467 754	46,785
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	28,177	336	166 902	179,120
173	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	27,091	587	244 277	85,485
428	Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	26,507	240	183 394	206,289
697	Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers	26,064	132	95 803	221,582
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture	26,035	468	275 782	123,394
425	Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	25,171	398	234 202	114,955
529	Other special industrial machinery & equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	24,212	197	134 649	61,025



Table 4.11

**For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued**

Tableau 4.11

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite**

Commodity – Produit		Revenues	Tonnes	Tonne-Kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
172	Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	23,604	587	249 894	97,706
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.	22,185	835	220 117	37,970
899	Other printed matter – Autres imprimés	22,026	178	116 940	252,216
001	Cattle – Bovins	21,777	634	409 215	38,152
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	21,729	129	85 825	825,099
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	21,344	389	304 234	95,475
748	Furniture and fixture components – Éléments de meubles et d'accessoires	21,139	113	39 061	239,411
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	20,893	559	268 681	89,043
404	Metallic salts & peroxy salts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	20,207	575	209 124	41,760
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	20,190	407	248 482	45,771
104	Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries)	20,084	168	158 332	245,268
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	19,623	834	366 018	48,124
061	Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	19,334	1 680	391 310	52,838
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	17,990	1 790	276 170	68,993
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	17,615	78	53 010	676,461
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	17,584	216	100 869	116,599
841	Floor coverings – Couvre-sols	17,463	135	130 333	179,521
464	Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	16,611	190	134 695	81,461
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	16,464	77	61 723	384,602
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	16,196	565	283 378	40,240
443	Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & acier(sauf tuyaux & raccor)	15,744	535	317 793	79,537
231	Logs and bolts – Billes et billots	15,617	1 598	256 192	47,581

Table 4.11

**For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued**

Tableau 4.11

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite**

Commodity – Produit		Revenues	Tonnes	Tonne-Kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
336	Millwork (woodwork) & building components – Bois travaillé et éléments de construction	15,462	243	152 413	113,288
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	15,226	656	210 806	29,296
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	15,223	298	122 796	100,156
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de cirage	15,081	239	123 976	114,025
271	Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante, non ouvré, brut ou en fibres	14,330	496	132 233	23,576
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	14,196	59	56 390	166,523
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	14,155	481	169 916	25,840
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	13,362	82	55 350	129,113
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	13,244	62	53 836	112,955
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	13,084	67	59 440	269,217
969	Plastic end-products – Produits finals en plastique	12,699	152	61 844	78,587
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	11,792	470	236 710	33,812
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled – Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	11,716	170	146 661	31,649
415	Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces	11,492	139	123 060	18,152
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portative	11,448	57	47 234	104,859
159	Complete feed – Aliments complets	11,190	282	129 514	47,139
451	Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	11,131	249	148 582	38,254
806	Soap & detergents (exc. shaving soap & shampoos) – Savons & détergers (sauf savon à barbe & shampooing)	11,016	186	111 265	41,637
006	Poultry – Volaille	10,986	239	37 509	20,456
213	Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	10,794	225	112 297	35,414
433	Lubricating oils and greases – Huiles de graissage et graisses lubrifiantes	10,781	160	111 276	34,943
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines & matériel de construction & d'entretien	10,720	132	98 206	28,709

Table 4.11

**For-Hire Trucking, 1991: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded**

Tableau 4.11

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin**

Commodity – Produit	Revenues	Tonnes	Tonne-Kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
	\$'000	'000	'000	No. – Nbre
356 Paperboard – Carton	10,597	399	187 501	28,461
062 Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	10,500	416	163 149	28,613
655 Air conditioning & refrigerating equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	10,424	42	39 298	61,431
145 Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	10,392	305	150 417	28,250
183 Tobacco products, manufactured – Produits du tabac, fabriqués	10,249	215	77 472	68,928
832 Sporting & athletic equip. (exc. uniforms & shoes) – Art. de sport et d'athlét. (sauf uniformes & chaus.)	10,170	40	35 833	101,337
494 Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	10,130	103	78 579	103,754
636 Audio & video recording & reproducing equipment – Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images	9,817	36	49 581	139,686
945 Other end-products not classified by material – Autres produits finals non classés selon la matière	9,500	47	36 246	75,300
217 Natural gums & resins (exc. rubber & allied gums) – Gommages & résines natur. (sauf caoutchouc & gommages anal)	8,915	162	71 716	23,188
462 Tanks – Réservoirs	8,784	79	40 994	27,709
236 Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	8,639	739	116 743	18,810
<b>Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits</b>	<b>4,126,023</b>	<b>114 677</b>	<b>41 870 691</b>	<b>18,810</b>
<b>Total for all commodities – Total pour tous les produits</b>	<b>4,730,195</b>	<b>126 454</b>	<b>47 709 475</b>	<b>25,667,978</b>



Table 4.12

**For-Hire Trucking, 1991: Selected Statistics for Commodity Divisions by Weight Group (Ranked by Revenues)**

Tableau 4.12

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines statistiques pour les divisions de produits selon le poids (classées en fonction des recettes)**

Commodity - Produit	Revenues		Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes	Tonnes	Tonnes-kilometres	Livraisons
	\$'000	'000	'000	No. - Nbre
<b>Shipment Weight &lt;= 10 000 kg - Poids d'expédition &lt;= 10 000 kg</b>				
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	319,041	2 540	1 083 002	2,607,213
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	244,812	1 309	1 234 889	2,137,059
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	146,650	1 274	748 949	1,219,771
37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	125,604	633	314 763	1,111,761
86 Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés)	113,543	156	191 390	173,382
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	86,120	411	310 378	770,375
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	84,989	516	345 648	733,107
74 Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	69,140	297	193 495	688,829
96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	58,597	425	217 803	441,007
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	56,488	202	176 652	481,881
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	56,066	373	221 712	402,549
95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	53,787	572	188 173	402,001
52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	49,296	221	133 351	278,694
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	48,977	327	155 080	380,699
01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	46,354	328	186 452	627,346
<b>Total (&lt;= 10 000 kg)</b>	<b>2,337,818</b>	<b>14 433</b>	<b>8 624 935</b>	<b>21,241,556</b>
<b>Shipment Weight &gt; 10 000 kg - Poids d'expédition &gt; 10 000 kg</b>				
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	226,097	14 090	3 815 643	447,550
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	196,895	5 063	2 780 827	306,279
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	191,305	9 023	2 983 481	313,495
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	172,112	5 035	2 778 683	315,876
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	133,283	10 132	2 016 912	331,474
27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	131,323	17 550	2 320 403	530,175
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	123,212	6 172	2 675 437	205,366
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	108,317	4 450	2 575 706	162,616
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	76,092	2 270	1 039 860	99,514
35 Paper and Paperboard - Papier et carton	75,173	2 560	1 512 173	117,672
40 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	61,731	2 185	713 840	74,103
01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	59,243	815	895 705	59,440
25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	48,904	4 694	864 191	156,946
17 Beverages - Boissons	47,834	1 712	756 743	80,437
52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	45,812	729	479 861	38,123
<b>Total (&gt; 10 000 kg)</b>	<b>2,392,377</b>	<b>112 021</b>	<b>39 084 531</b>	<b>4,426,419</b>
<b>Grand Total</b>	<b>4,730,195</b>	<b>126 454</b>	<b>47 709 465</b>	<b>25,667,975</b>

Table 4.13

**For-hire Trucking, 1991: Distribution of Truck Traffic by Weight Group**

Tableau 4.13

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids**

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	5.9	0.3	0.5	35.0
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	16.9	2.2	4.2	32.2
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	9.9	2.6	3.6	9.6
2 000 to 4 999 kg - 2 000 à 4 999 kg	8.8	2.6	4.2	4.1
5 000 to 9 999 kg - 5 000 à 9 999 kg	9.0	4.4	6.4	2.9
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	17.3	16.9	21.1	5.5
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	15.5	22.2	26.7	4.5
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	15.3	44.5	28.7	6.1
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	1.3	3.4	3.2	0.3
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	0.3	0.8	1.4	0.1
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Table 4.14

## For-hire Trucking, 1991: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
<b>Live animals</b>							
Revenues	\$	10,681	400,075	318,517	1,098,390	3,565,841	14,247,297
Tonnes		24	2 914	5 204	20 178	83 162	372 078
Tonne-kilometres		10 326	2 338 231	1 678 242	8 654 190	25 679 230	106 194 546
Shipments	No.	421	5,515	3,443	5,717	10,756	26,079
<b>Food, feed, beverage and tobacco</b>							
Revenues	\$	22,160,620	100,791,817	50,972,856	79,054,369	96,162,529	222,497,323
Tonnes		41 219	521 028	467 907	967 025	1 515 466	4 954 288
Tonne-kilometres		19 435 627	296 995 212	205 822 954	487 332 944	696 152 576	2 586 677 380
Shipments	No.	853,406	1,436,801	318,768	302,380	205,985	335,771
<b>Crude materials, inedible</b>							
Revenues	\$	3,286,433	13,702,028	4,033,717	8,660,902	6,999,883	65,612,987
Tonnes		1 466	37 930	22 936	81 661	187 300	2 965 162
Tonne-kilometres		1 326 566	20 651 784	13 918 005	37 603 336	49 769 020	764 332 559
Shipments	No.	36,446	79,625	15,903	24,146	25,382	181,588
<b>Fabricated materials, inedible</b>							
Revenues	\$	62,542,757	203,732,272	73,693,188	98,599,261	97,229,676	201,536,758
Tonnes		70 151	703 798	415 437	860 855	1 488 852	5 113 649
Tonne-kilometres		45 084 360	450 663 204	263 373 878	502 590 297	675 378 093	2 736 111 454
Shipments	No.	1,576,274	2,060,684	296,444	269,645	202,854	329,714
<b>End products, inedible</b>							
Revenues	\$	153,578,224	403,236,991	309,523,948	194,805,628	144,020,274	182,617,108
Tonnes		182 705	1 312 540	2 263 646	1 134 254	1 626 447	3 933 916
Tonne-kilometres		148 674 611	1 037 208 560	1 110 642 669	771 479 311	818 434 430	1 982 485 581
Shipments	No.	5,401,704	3,898,146	1,727,294	355,827	224,695	277,768
<b>General or unclassified freight</b>							
Revenues	\$	35,699,908	75,851,057	28,076,648	32,251,696	78,210,867	130,518,540
Tonnes		36 940	258 670	143 102	254 434	686 131	4 012 390
Tonne-kilometres		26 110 207	198 267 611	109 091 265	182 199 786	768 858 304	1 909 882 752
Shipments	No.	1,114,498	778,945	102,497	82,109	84,463	267,300
<b>Total</b>							
Revenues	\$	277,278,624	797,714,241	466,618,873	414,470,245	426,189,070	817,030,012
Tonnes		332 505	2 836 879	3 318 232	3 318 406	5 587 356	21 351 483
Tonne-kilometres		240 640 735	2 006 125 980	1 704 527 015	1 989 862 010	3 034 275 124	10 085 681 869
Shipments	No.	8,982,750	8,259,717	2,464,349	1,039,825	754,135	1,418,220



Tableau 4.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations selon la section de produits et le poids

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						<b>Animaux vivants</b>
15,277,528	3,145,578	1,351,659	124,605	39,540,171	\$	Recettes
396,406	161,514	51,481	4,527	1,097,488		Tonnes
256,479,495	73,623,285	43,134,692	12,040,658	529,832,895		Tonnes-kilomètres
16,126	4,529	1,065	47	72,569	Nbre	Livraisons
						<b>Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs</b>
189,393,340	51,931,951	3,431,995	837,397	817,234,197	\$	Recettes
5,556,627	3,363,979	149,427	96,329	17,633,295		Tonnes
3,413,019,360	1,070,292,061	99,947,752	17,088,835	8,892,774,189		Tonnes-kilomètres
237,339	95,576	2,836	1,176	3,782,904	Nbre	Livraisons
						<b>Matières brutes non comestibles</b>
95,513,455	228,016,852	9,579,327	1,478,464	436,884,048	\$	Recettes
6,803,698	27,121,683	966,301	191,392	38,379,528		Tonnes
1,606,194,031	4,146,679,897	176,370,242	76,215,989	6,893,061,429		Tonnes-kilomètres
269,772	759,451	20,009	2,274	1,413,921	Nbre	Livraisons
						<b>Demi-produits non comestibles</b>
344,027,653	420,705,352	44,617,566	8,581,161	1,555,265,644	\$	Recettes
13,228,730	24,785,754	2,952,867	565,324	50,185,416		Tonnes
5,881,885,628	7,992,867,756	1,147,302,532	421,001,078	20,116,263,686		Tonnes-kilomètres
539,655	685,933	60,129	7,366	5,995,056	Nbre	Livraisons
						<b>Produits finaux non comestibles</b>
59,288,534	13,607,621	3,090,276	572,092	1,464,340,697	\$	Recettes
1,613,279	567,170	108,191	72,484	12,814,630		Tonnes
995,249,041	285,836,622	66,778,294	47,203,881	7,263,993,751		Tonnes-kilomètres
71,244	16,138	2,195	771	11,949,979	Nbre	Livraisons
						<b>Fret ordinaire ou non classé</b>
29,503,602	5,566,394	537,284	714,481	416,930,476	\$	Recettes
488,773	272,294	57,799	133,136	6,343,670		Tonnes
583,845,307	124,982,085	14,073,612	96,263,169	4,013,574,097		Tonnes-kilomètres
21,228	8,137	1,108	1,521	2,453,547	Nbre	Livraisons
						<b>Total</b>
733,004,112	722,973,748	62,608,106	12,308,201	4,730,195,232	\$	Recettes
28,087,514	56,272,393	4,286,067	1,063,193	126,454,028		Tonnes
12,736,650,342	13,694,281,706	1,547,607,123	669,813,610	47,709,475,003		Tonnes-kilomètres
1,155,364	1,569,765	87,341	13,155	25,667,978	Nbre	Livraisons

Table 4.15

## For-hire Trucking, 1991: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Weight Group

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
<b>Newfoundland</b>							
Revenues	\$	1,476,782	5,378,392	3,839,785	1,798,056	1,460,712	4,465,810
Tonnes		2 646	23 240	23 639	9 475	15 391	71 701
Tonne-kilometres		1 613 953	15 233 198	8 683 647	6 939 762	9 498 177	65 873 901
Shipments	No.	49,367	67,456	14,472	2,925	2,002	4,667
<b>Prince Edward Island</b>							
Revenues	\$	225,040	1,233,583	1,096,357	1,790,050	1,196,626	4,164,058
Tonnes		322	4 963	8 039	8 454	19 131	94 418
Tonne-kilometres		190 921	4 179 968	1 920 250	9 260 251	12 943 273	59 527 754
Shipments	No.	7,115	14,520	4,947	2,476	2,695	5,937
<b>Nova Scotia</b>							
Revenues	\$	5,044,038	14,032,526	16,236,133	9,175,157	9,064,987	23,609,662
Tonnes		8 907	74 787	117 983	71 350	141 602	603 545
Tonne-kilometres		3 871 917	32 913 467	48 227 379	36 654 503	41 110 661	266 865 490
Shipments	No.	197,082	229,943	85,874	22,358	19,100	39,142
<b>New Brunswick</b>							
Revenues	\$	5,149,318	16,678,875	16,517,029	13,782,803	25,466,684	29,986,597
Tonnes		9 031	102 684	195 226	168 879	310 043	794 655
Tonne-kilometres		4 038 855	38 395 962	50 582 026	52 706 714	100 984 511	336 204 214
Shipments	No.	177,666	279,039	140,763	55,791	43,201	52,707
<b>Quebec</b>							
Revenues	\$	67,278,786	175,976,520	84,172,593	78,517,756	80,339,939	184,163,589
Tonnes		67 614	577 426	679 104	686 702	1 054 537	5 649 540
Tonne-kilometres		49 107 717	373 750 554	270 254 515	324 883 108	541 058 195	2 192 562 393
Shipments	No.	1,905,686	1,736,891	507,583	214,853	143,894	366,978
<b>Ontario</b>							
Revenues	\$	123,819,078	346,364,122	190,887,375	178,002,697	179,653,753	335,574,063
Tonnes		142 336	1 173 095	1 362 761	1 476 489	2 517 320	9 271 852
Tonne-kilometres		108 145 511	883 218 812	709 605 577	879 424 804	1 252 161 650	3 729 107 979
Shipments	No.	4,174,206	3,287,748	1,010,531	461,403	341,230	630,024
<b>Manitoba</b>							
Revenues	\$	12,162,855	41,150,853	23,847,580	19,942,335	23,357,354	36,293,081
Tonnes		18 579	158 191	138 297	137 035	220 318	592 541
Tonne-kilometres		15 357 183	145 854 934	103 090 470	128 679 703	233 114 471	606 225 365
Shipments	No.	446,643	482,829	103,127	43,705	28,325	38,591
<b>Saskatchewan</b>							
Revenues	\$	5,935,413	17,740,963	11,406,548	7,920,788	10,122,530	22,724,723
Tonnes		10 195	83 825	88 776	76 582	143 681	617 001
Tonne-kilometres		4 634 060	37 775 192	38 770 675	42 986 442	88 690 947	356 333 957
Shipments	No.	223,795	265,776	66,222	23,735	18,586	38,449
<b>Alberta</b>							
Revenues	\$	25,764,895	82,447,923	53,761,603	49,000,436	45,154,543	90,332,321
Tonnes		35 355	306 153	337 160	331 146	542 814	2 049 241
Tonne-kilometres		25 212 607	213 007 667	192 722 607	225 392 626	389 938 967	1 292 967 000
Shipments	No.	812,775	939,896	254,380	103,808	70,414	135,724
<b>British Columbia, Yukon and Northwest Territories</b>							
Revenues	\$	30,422,421	96,710,484	64,853,869	54,540,165	50,371,941	85,716,108
Tonnes		37 520	332 515	367 248	352 294	622 518	1 606 990
Tonne-kilometres		28 469 878	261 796 808	280 669 867	282 938 449	364 768 945	1 180 000 977
Shipments	No.	988,415	955,620	276,449	108,772	84,689	106,002
<b>Canada</b>							
Revenues	\$	277,278,624	797,714,241	466,618,873	414,470,245	426,189,070	817,030,012
Tonnes		332 505	2 836 879	3 318 232	3 318 406	5 587 356	21 351 483
Tonne-kilometres		240 640 735	2 006 125 980	1 704 527 015	1 989 862 010	3 034 275 124	10 085 681 869
Shipments	No.	8,982,750	8,259,717	2,464,349	1,039,825	754,135	1,418,220

Tableau 4.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
5,935,192	3,244,749	59,314	52,773	27,711,565	\$	<b>Terre-Neuve</b>
160,180	229,579	3,825	8,203	547,879		Recettes
99,170,369	49,316,379	2,897,650	2,084,794	261,311,128		Tonnes
6,781	6,621	73	97	154,410	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
10,734,782	15,098	..	..	20,455,593	\$	<b>Île-du-Prince-Édouard</b>
279,958	1,910	..	..	417,194		Recettes
244,824,163	494,644	..	..	333,341,225		Tonnes
12,091	60	..	..	49,841	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
32,715,052	15,406,400	318,216	..	125,602,172	\$	<b>Nouvelle-Écosse</b>
1,543,796	1,051,315	24,220	..	3,637,505		Recettes
592,144,735	257,252,077	6,101,606	..	1,285,148,777		Tonnes
63,051	30,444	527	..	687,398	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
40,330,718	23,100,903	1,474,315	371,414	172,858,655	\$	<b>Nouveau-Brunswick</b>
2,073,226	2,156,538	68,712	38,005	5,917,000		Recettes
675,863,467	430,958,590	39,232,658	9,898,473	1,738,865,468		Tonnes
83,524	64,382	1,373	520	898,805	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
144,020,619	121,326,517	7,249,353	1,983,403	945,029,074	\$	<b>Québec</b>
5,945,811	7,722,717	423,000	174,520	22,980,970		Recettes
2,271,242,499	2,130,254,791	162,612,967	97,387,120	8,413,113,859		Tonnes
240,280	225,445	8,063	2,086	5,345,651	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
218,517,916	280,748,921	14,480,520	2,336,165	1,870,384,610	\$	<b>Ontario</b>
8,280,183	28,053,281	1,328,233	281,897	53,887,448		Recettes
3,632,467,171	5,150,898,311	311,166,192	256,894,645	16,913,058,591		Tonnes
341,152	778,540	27,526	3,263	11,018,051	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
40,259,621	27,894,757	2,870,742	212,539	227,991,717	\$	<b>Manitoba</b>
1,324,815	2,375,979	173,779	25,579	5,165,113		Recettes
797,610,340	610,126,125	80,632,088	9,329,043	2,730,019,722		Tonnes
54,799	67,388	3,682	307	1,264,134	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
37,061,936	27,608,328	3,846,332	311,868	144,679,429	\$	<b>Saskatchewan</b>
1,273,376	1,563,509	316,898	14,898	4,188,739		Recettes
739,527,587	730,333,415	121,213,127	19,066,636	2,179,332,036		Tonnes
53,823	42,502	6,595	180	735,572	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
108,492,080	127,304,441	18,090,374	3,166,852	603,515,467	\$	<b>Alberta</b>
4,246,391	7,044,139	1,040,046	280,108	16,212,552		Recettes
2,010,247,270	2,452,917,573	442,018,672	140,944,767	7,385,369,756		Tonnes
176,948	190,570	21,140	3,498	2,702,308	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
94,936,198	96,323,637	14,218,939	3,873,187	591,966,951	\$	<b>Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest</b>
2,959,778	6,073,427	907,354	239,984	13,499,626		Recettes
1,673,575,262	1,881,729,801	381,732,163	134,208,133	6,469,887,964		Tonnes
122,916	163,812	18,363	3,206	2,811,808	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
733,004,112	722,973,748	62,608,106	12,308,201	4,730,195,232	\$	<b>Canada</b>
28,087,514	56,272,393	4,286,067	1,063,193	126,454,028		Recettes
12,736,650,342	13,694,281,706	1,547,607,123	669,813,610	47,709,475,003		Tonnes
1,155,364	1,569,765	87,341	13,155	25,667,978	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons



Table 4.16

**For-hire Trucking, 1991: Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups**

Tableau 4.16

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance**

Distance Group	Estimated Revenues	Estimated Tonnage
Distance	Recettes estimatives	Nbre estimatif de tonnes
	\$'000	'000
25 - 49 km	181,258	17 799
50 - 99 km	364,088	25 744
100 - 199 km	575,563	24 999
200 - 299 km	468,051	15 390
300 - 499 km	637,391	14 836
500 - 749 km	732,979	12 657
750 - 999 km	323,515	4 700
1 000 - 1 499 km	456,559	5 263
> = 1 500 km	990,791	5 067
<b>Total</b>	<b>4,730,195</b>	<b>126 454</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	30,073	1 620 473
		23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	14,456	1 371 976
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	6,716	958 380
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédient alimentaires et prép. alim.	29,388	826 594
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	9,079	417 944
		29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	5,185	374 821
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	9,206	356 787
		17 Beverages – Boissons	9,731	325 555
		05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	9,753	246 216
		06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	16,009	213 935
		<b>Total</b>	<b>263,724</b>	<b>9 306 827</b>
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Quebec – Québec	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	3,737	160 293
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	2,097	73 063
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	3,200	53 039
		29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	842	46 633
		09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	1,090	36 147
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	1,114	27 951
		23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	312	24 234
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	2,580	22 794
		21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	1,386	22 391
		03 Fish – Poisson	1,727	20 961
		<b>Total</b>	<b>34,013</b>	<b>691 271</b>
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Ontario	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	3,561	71 185
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	1,835	47 758
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	2,573	47 601
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	3,860	46 582
		21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	2,186	40 348
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	1,700	31 098
		78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	1,114	25 591
		96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	1,611	22 684
		03 Fish – Poisson	1,727	22 168
		17 Beverages – Boissons	583	16 602
		<b>Total</b>	<b>37,299</b>	<b>499 575</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	51 Conveying, Elevating and Material Handling Equipment – Convoyeurs et matériel de levage et de manutention	512	3 291
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	1,043	1 629
		86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	2,298	1 455
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	374	1 281
		85 Kitchen Utensils, Cutlery and Tableware (exc. Silverware) – Art. de cuisine, coutellerie, art de table (sauf argenterie)	205	980
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	245	863
		10 Sugar and Sugar Preparations – Sucre et préparations à base de sucre	114	781
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	175	573
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	73	461
		52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	188	453
		<b>Total</b>	<b>6,866</b>	<b>14 516</b>
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	1,132	2 414
		06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	275	884
		86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	1,754	876
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	396	612
		10 Sugar and Sugar Preparations – Sucre et préparations à base de sucre	269	607
		50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	132	531
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	26	449
		95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	149	254
		76 Other Equipment – Autre matériel	67	136
		38 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	13	120
		<b>Total</b>	<b>4,726</b>	<b>7 411</b>
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Canada	<b>Total</b>	<b>346,628</b>	<b>10 519 600</b>
Quebec – Québec	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	1,350	107 003
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	10,290	82 416
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	4,508	63 496
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédient alimentaires et prép. alim.	6,622	59 535
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	2,004	51 956
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	2,484	50 432
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	7,613	46 556
		34 Pulp – Pâte	1,252	45 053
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	3,902	44 584
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	3,991	43 537
		<b>Total</b>	<b>92,920</b>	<b>969 839</b>



Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Quebec – Québec	Quebec – Québec	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	33,641	2 201 805
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	34,400	1 635 199
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	17,202	1 348 444
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	14,587	1 115 567
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	73,131	1 065 148
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	12,009	709 837
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	35,073	688 766
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	24,433	643 859
		05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	10,093	586 668
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	15,546	578 799
		<b>Total</b>	<b>503,962</b>	<b>17 225 860</b>
Quebec – Québec	Ontario	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	34,568	647 299
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	15,423	331 899
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	10,294	319 646
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	9,411	296 422
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	12,146	253 380
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	4,809	238 306
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	19,961	208 771
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	6,572	208 395
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	12,102	206 871
		40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	4,381	133 465
		<b>Total</b>	<b>246,769</b>	<b>4 470 850</b>
Quebec – Québec	Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	12,763	48 656
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	3,238	22 877
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	2,753	17 070
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	4,981	12 284
		78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	5,858	11 639
		17 Beverages – Boissons	827	8 099
		96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	1,230	7 059
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	2,079	5 663
		84 House Furnishings – Articles d'ameublement	1,090	5 542
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	1,858	5 498
		<b>Total</b>	<b>61,888</b>	<b>216 583</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Quebec – Québec	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	2,822	12 422
		84 House Furnishings – Articles d'ameublement	1,508	9 344
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	3,704	7 311
		78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	3,848	6 033
		05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, œufs et miel	1,647	5 539
		32 Rubber and Plastic Fabricated Materials – Demi-produits en plastique et en caoutchouc	1,137	5 183
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	4,840	4 952
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	869	4 754
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	1,163	4 720
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	2,099	4 443
		<b>Total</b>	<b>39,490</b>	<b>97 846</b>
Quebec – Québec	Canada	<b>Total</b>	<b>945,029</b>	<b>22 980 978</b>
Ontario	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	19,776	137 956
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	15,243	93 890
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	7,076	30 255
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	5,695	28 996
		96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	4,880	25 382
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	3,943	22 202
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	3,229	21 776
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	3,150	19 618
		52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	3,267	17 597
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	1,605	17 340
		<b>Total</b>	<b>133,322</b>	<b>692 102</b>
Ontario	Quebec – Québec	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	41,786	648 988
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	25,552	533 277
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	15,120	392 417
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	12,650	391 402
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	10,542	293 712
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	25,355	236 661
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	15,516	215 985
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	4,630	187 116
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	6,531	183 388
		80 Toiletries, Cleaning Prep. and Chemical Specialities – Articles de toilette, produits de nettoyage et spéc. chim.	10,338	159 258
		<b>Total</b>	<b>319,238</b>	<b>5 323 628</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Ontario	Ontario	27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	64,453	12 831 295
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	47,305	3 634 449
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	65,537	3 527 647
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	39,288	2 857 787
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	79,180	2 584 711
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	79,538	2 132 497
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	18,139	1 960 438
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	135,147	1 848 099
		23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	22,469	1 610 610
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	23,344	1 112 809
		<b>Total</b>	<b>1,075,671</b>	<b>46 449 725</b>
Ontario	Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	39,633	189 530
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	11,977	127 314
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	12,588	74 082
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	6,485	60 429
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	11,101	54 099
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	12,122	47 679
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	3,650	36 996
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	12,980	35 501
		96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	4,565	23 605
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	2,113	21 980
		<b>Total</b>	<b>211,483</b>	<b>1 025 952</b>
Ontario	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	24,339	74 782
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	6,389	43 476
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	4,854	34 765
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	5,789	18 926
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	7,963	15 056
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	3,808	12 109
		86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	13,987	11 233
		10 Sugar and Sugar Preparations – Sucre et préparations à base de sucre	1,101	9 530
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	2,237	9 501
		50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	3,277	8 408
		<b>Total</b>	<b>130,669</b>	<b>396 034</b>
Ontario	Canada	<b>Total</b>	<b>1,870,385</b>	<b>53 887 441</b>



Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	847	4 108
		68 Electric Lighting, Distribution and Control Equipment – Matériel élect. d'éclairage, de distribution et commande	1,378	4 071
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	438	2 252
		69 Other Electric Equipment and Appliances – Autres appareils et accessoires électriques	406	2 099
		50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	408	1 388
		94 Miscellaneous End-products – Produits finals divers	1,074	1 296
		86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	2,191	1 288
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	108	947
		09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	115	832
		21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n. comes (sauf tabac, fibres, bois)	136	822
		<b>Total</b>	<b>9,701</b>	<b>24 629</b>
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Quebec – Québec	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	12,343	85 720
		21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n. comes (sauf tabac, fibres, bois)	1,120	44 968
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	4,506	22 653
		35 Paper and Paperboard – Papier et carton	787	17 705
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	1,898	13 053
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	1,100	8 263
		45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	592	8 237
		09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	581	5 535
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	595	5 467
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	971	4 492
		<b>Total</b>	<b>37,475</b>	<b>257 655</b>
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Ontario	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	3,982	175 508
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	13,065	82 887
		00 Live Animals – Animaux vivants	10,058	79 967
		01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	10,775	78 597
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	6,970	58 227
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	2,197	52 698
		45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	2,699	47 100
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	3,168	46 001
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	2,810	45 512
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	4,084	44 774
		<b>Total</b>	<b>115,868</b>	<b>1 029 893</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	83,762	5 895 814
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	23,572	1 829 308
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	42,299	1 669 747
		26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	14,388	1 535 733
		25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	6,640	1 367 342
		06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	10,759	819 911
		23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	9,390	774 754
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	27,556	696 037
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	38,130	690 551
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	14,154	599 207
		<b>Total</b>	<b>594,309</b>	<b>21 417 747</b>
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	35,073	873 223
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	7,402	217 155
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	10,361	180 145
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	11,240	179 283
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	19,182	170 058
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	11,874	123 064
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	5,310	112 467
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	7,924	90 411
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	4,449	80 200
		06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	3,931	78 443
		<b>Total</b>	<b>218,834</b>	<b>2 836 479</b>
Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	Canada	<b>Total</b>	<b>976,187</b>	<b>25 566 403</b>

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	72	2 752
		42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	212	2 474
		86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	2,180	1 330
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	26	1 255
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	297	583
		80 Toiletries, Cleaning Prep. and Chemical Specialties – Articles de toilette, produits de nettoyage et spéc. chim.	22	234
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	117	145
		50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	168	131
		41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	16	120
		51 Conveying, Elevating and Material Handling Equipment – Convoyeurs et matériel de levage et de manutention	18	99
		<b>Total</b>	<b>3,800</b>	<b>10 027</b>
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Quebec – Québec	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	1,880	14 226
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	1,330	12 035
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	3,871	11 351
		52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	1,005	4 838
		21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n. comes (sauf tabac, fibres, bois)	569	2 939
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	744	2 251
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	686	2 143
		46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	683	2 004
		63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe	695	1 870
		03 Fish – Poisson	530	1 794
		<b>Total</b>	<b>19,011</b>	<b>70 037</b>
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Ontario	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	6,763	59 886
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	5,548	31 506
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	6,623	26 363
		37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	2,250	9 301
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	1,070	8 732
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	3,075	7 990
		52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	1,059	6 321
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	423	5 816
		63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe	1,654	4 526
		78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	1,979	4 027
		<b>Total</b>	<b>52,172</b>	<b>220 750</b>



Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1991: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Concluded**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – fin**

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
(\$'000)				
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb.	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	9,196	278 043
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	5,880	201 079
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	8,622	199 205
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	3,791	182 658
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	15,171	158 602
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	8,912	96 579
		58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	17,175	76 967
		07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	5,331	73 383
		17 Beverages – Boissons	3,573	56 721
		96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	4,903	51 281
		Total	140,868	1 945 109
		B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes
43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	25,457			1 281 828
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	23,745			1 035 677
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	23,997			878 289
29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	6,354			624 581
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	28,516			385 444
27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	7,977			282 924
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	10,356			274 370
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	25,987			233 434
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	7,953			202 146
Total	376,116			11 253 715
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Canada			Total
Canada	Canada	Total	4,730,195	126 454 060



## Chapter V

### Commodity Origin and Destination Statistics, Canada – U.S. For-Hire Trucking Activity, 1991

## Chapitre V

### Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, camionnage pour compte d'autrui, trafic entre le Canada et les États-Unis, 1991

#### Introduction

Since the introduction of deregulation by the National Transportation Act of 1987, and the signing of the Free Trade Agreement in 1989, there has been a growing competitiveness in the transborder trucking market. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey can provide some insight into this competitiveness by measuring transborder activities of **Canada-based** for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1.0 million or more. Time series comparisons in this chapter are limited to 1990 due to a change in the universe definition that makes comparisons with previous years' data difficult. Previously, the universe also included companies with intercity freight revenues over \$500,000.

This chapter is divided into two sections: **Section 1** presents a detailed review of the origin and destination of principal commodities transported between Canada and the United States by Canada-based carriers. Data presented in this section are shown in Tables 5.1 to 5.6. The estimates are provided for Canada-based carriers only and exclude interlined movements where the actual transfer of the shipment takes place on Canadian soil. These movements would be considered to be domestic movements according to the Canada-based carriers' accounts.

**Section 2** describes the reliance of Canadian carriers on U.S. carriers for interlined traffic and the penetration of Canadian carriers into the U.S. market based on average shipment distances. Data for this section are presented in Tables 5.7 and 5.8. The estimates also measure movements by Canada-based carriers but include all interlined movements whether the transfer of the shipment takes place on Canadian or American soil. Note that the data are collected from only the Canadian carriers and it is assumed that the interlines are between a Canadian and an American carrier. By subtracting the Canadian carrier's portion of the interline trip from the total trip, we can derive the American carriers' portion.

For more information describing the survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to **Chapter VIII – Survey Methodology and Data Quality**.

#### Section 1 Commodity Movements

Canada-based for-hire trucking companies carried 23.7 million tonnes of freight between Canada and the United States, down 2.3% from 24.3 million in 1990. Sixty-one percent of this tonnage was trucked to the United States. In terms of shipments, roughly 3.2 million were carried by Canada-based for-hire trucking companies, of which 49.5 % were shipped to the United States. In 1991, revenues of \$1.6 billion were generated from shipments trucked between Canada and the United States, outbound movements represented 52.2% of the revenues.

#### Introduction

La déréglementation introduite par la Loi nationale sur les transports de 1987 et la signature de l'accord de libre-échange en 1989 ont eu pour effet d'accroître la concurrence sur le marché du transport routier transfrontalier. L'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) fournit un aperçu de cette concurrence en mesurant les activités transfrontalières des transporteurs pour compte d'autrui basés au Canada qui ont tiré des recettes annuelles de \$1.0 million ou plus. Les comparaisons historiques dans ce chapitre sont limitées à 1990 parce que la définition de l'univers a été modifiée, ce qui rend difficiles les comparaisons historiques. Auparavant, l'univers comprenait également des compagnies ayant des recettes annuelles de plus de \$500,000.

Ce chapitre comporte deux parties: **La partie 1** présente un aperçu détaillé de l'origine et de la destination des principales marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis par les transporteurs basés au Canada. Les données présentées dans cette partie apparaissent dans les tableaux 5.1 à 5.6. Les statistiques sont fournies pour les transporteurs basés au Canada seulement et les transferts sont exclus lorsque ces transferts de chargements ont lieu en sol canadien. Ces mouvements seraient considérés comme des mouvements intérieurs au fin des comptes des transporteurs canadiens.

**La partie 2** présente la part du marché des transporteurs canadiens, ainsi que la mesure dans laquelle ceux-ci dépendent des transporteurs américains, au niveau des transferts. Ces données sont présentées aux tableaux 5.7 et 5.8. Les statistiques mesurent les mouvements des transporteurs basés au Canada et comprennent les transferts, qu'ils aient eu lieu en sol canadien ou en sol américain. Il est à noter la collecte se fait exclusivement des transporteurs canadiens en supposant que les transferts se font entre un transporteur canadien et un transporteur américain. La partie américaine de l'expédition effectuée aux États-Unis constitue la différence par rapport au voyage total.

Pour plus de renseignements sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), ses méthodes et la fiabilité des estimations, consulter le **Chapitre VIII – Méthodologie d'enquête et qualité des données**.

#### Partie 1 Mouvements des marchandises

Les compagnies de camionnage pour compte d'autrui basées au Canada ont transporté 23.7 millions de tonnes de marchandises entre le Canada et les États-Unis, une baisse de 2.3 % par rapport aux 24.3 millions de tonnes en 1990. Soixante-et-un pour-cent de ce tonnage était transporté vers les États-Unis. Du côté des expéditions, environ 3.2 millions ont été acheminées par les transporteurs basés au Canada, dont 49.5 % vers les États-Unis. En 1991, les expéditions entre le Canada et les États-Unis ont généré des recettes de \$1.6 milliard, de ce montant, 52.2 % provenait des mouvements vers les États-Unis.

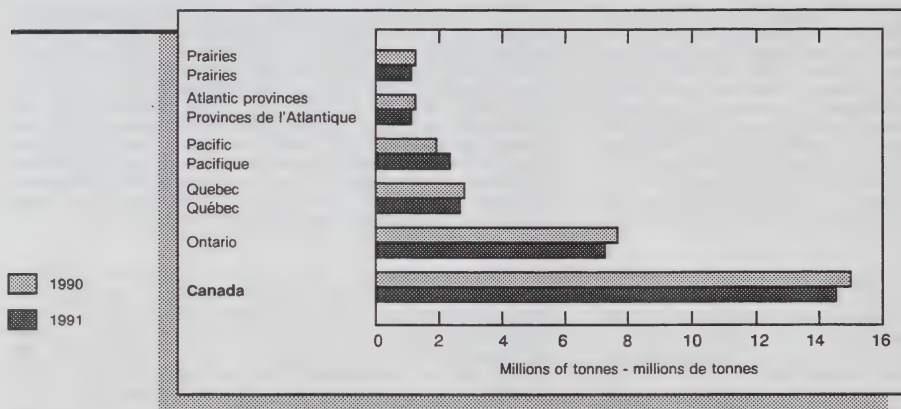


## From Canada to the United States

Canada-based companies covered by this survey moved less freight from Canada to the United States in 1991. The tonnage amounted to 14.5 million tonnes, a drop of 3.2% from the 15.0 million tonnes recorded in 1990. The number of shipments moved to the U.S. was 1.6 million, approximately the same as in 1990. Estimated revenues generated from transporting these movements were \$857.7 million, up by 3.6% compared to 1990.

Figure 5.1

## U.S.-Bound Tonnage, by Region of Origin



Half of the freight trucked to the United States originated in Ontario. In 1991, 7.3 million tonnes of freight originated in Ontario, down 5.5% from 1990. Likewise, half of the revenues generated from outbound movements came from shipments originating in Ontario. Almost \$430 million of revenues were generated in 1991, up 4.8% from 1990. For outbound shipments, 70.3% or 1.1 million shipments originated in Ontario.

Freight originating in Quebec accounted for 2.7 million tonnes (18.5%) of the outbound freight. This represented 233 thousand shipments (14.1% of the outbound total). Both tonnage and number of shipments reflected a drop of around 5 - 7% from 1990. The transportation revenues generated for these outbound shipments were \$191.1 million, up 5.4% from 1990.

The Pacific region (British Columbia, Yukon and Northwest Territories) was the origin of 2.3 million tonnes of freight (16.0%) destined to the United States. This figure increased by almost 20% from 1990. For outbound shipments, the corresponding number was 109 thousand or 6.9%. An estimated \$81.8 million in revenues were generated from trucking these shipments.

One million tonnes of freight were trucked from the Prairie region (Manitoba, Saskatchewan and Alberta) to the United States, 7.7% of the total outbound freight. Revenues generated from these movements was \$86.3 million, 10.1% of the total.

## Du Canada vers les États-Unis

Les transporteurs basés au Canada et couverts par cette enquête ont transporté moins de marchandises du Canada vers les États-Unis en 1991. Le tonnage enregistré en 1991, se chiffrait à 14.5 millions de tonnes, une baisse de 3.2 % par rapport aux 15.0 millions de tonnes de 1990. Le nombre d'expéditions acheminées vers les États-Unis se chiffrait à 1.6 million, environ le même niveau qu'en 1990. Les recettes générées par ces expéditions étaient estimées à \$857.7 millions, une hausse de 3.6 % par rapport à 1990.

Figure 5.1

## Tonnage aux États-Unis, selon la région d'origine

La moitié du tonnage transporté aux États-Unis provenait de l'Ontario. En 1991, 7.3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées à partir de l'Ontario, une baisse de 5.5 % en comparaison avec 1990. De plus, la moitié des recettes générées par les mouvements vers les États-Unis provenaient d'expéditions venant de l'Ontario. Presque \$430 millions en recettes ont été générés en 1991, une hausse de 4.8 % par rapport à 1990. Au niveau des expéditions acheminées vers les États-Unis, environ 1.1 million de mouvements ou 70.3 % provenaient de l'Ontario.

Les marchandises en provenance du Québec comptaient pour 2.7 millions de tonnes, soit 18.5 % du total transporté vers les États-Unis. Cela représentait 233 mille expéditions, équivalant à 14.1 % du nombre total de mouvements vers les États-Unis. Le tonnage et le nombre d'expéditions ont chuté d'environ 5 à 7 % par rapport à 1990. Les expéditions vers les États-Unis ont généré des recettes de \$191.1 millions, une hausse de 5.4 % comparativement à 1990.

La région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest) était le lieu d'origine d'environ 2.3 millions de tonnes de marchandises destinées aux États-Unis, soit 16.0 % du tonnage total transporté vers les États-Unis. Ceci représentait une augmentation de presque 20 % par rapport à 1990. Concernant les expéditions vers les États-Unis, le nombre correspondant atteignait 109 mille, soit 6.9 % du total des expéditions acheminées aux États-Unis. Les recettes générées par ces expéditions étaient estimées à \$81.8 millions.

Un million de tonnes de marchandises en provenance de la région des Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Alberta) étaient transportées par camions aux États-Unis, soit 7.7 % du total des marchandises sortant du Canada. Ces mouvements ont généré des recettes de \$86.3 millions, équivalant à 10.1 % du total.

The Atlantic region was the origin of 1.1 million tonnes of freight destined to the United States, roughly 60 thousand shipments. These shipments generated \$68.7 million in transportation revenues.

Freight destined to the United States followed geographic patterns based on proximity of the province of origin to the U.S. region of destination. Freight originating in the eastern Canadian provinces (including Quebec) tended to be transported to the Northeast U.S. region. The Northeast U.S. region includes states in New England and the middle Atlantic areas.

Freight originating in central Canada (Ontario, Manitoba and Saskatchewan) was normally shipped to the Northern U.S. region (Ohio to Wisconsin). Freight originating in western Canada (Alberta, British Columbia and the Yukon Territory) was mostly destined to the Western U.S. region (Montana, Washington, Alaska).

Environ 60 mille expéditions acheminées vers les États-Unis provenaient de la région de l'Atlantique, cela représentait environ 1.1 million de tonnes en marchandises pour des recettes de \$68.7 millions.

Les marchandises acheminées aux États-Unis ont suivi un comportement géographique en fonction de la proximité de la province canadienne d'origine et de la région de destination aux États-Unis. Les marchandises en provenance des provinces de l'est du Canada (y compris le Québec) étaient généralement destinées à la région du nord-est des États-Unis. Cette région comprend les états de la Nouvelle-Angleterre et ceux du centre situés près de l'océan Atlantique.

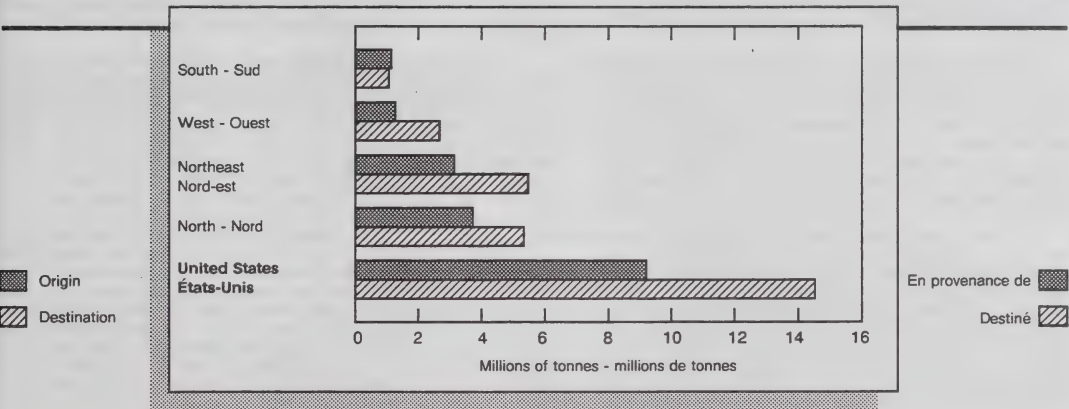
Les marchandises en provenance du centre du Canada (Ontario, Manitoba et Saskatchewan) étaient normalement destinées au nord des États-Unis (de l'Ohio au Wisconsin). Les marchandises en provenance de l'ouest du Canada (Alberta, Colombie-Britannique et Yukon) étaient majoritairement destinées vers l'ouest des États-Unis (Montana, Washington, Alaska).

Figure 5.2

Figure 5.2

Tonnage, Origin / Destination United States, 1991

Tonnage, origine ou destination aux États-Unis, 1991



In Table 5.2, data are presented for the top 10 commodity groups transported from Canada to the United States. In total, the top 10 commodity groups accounted for 58.9% of the revenues earned on outbound shipments, 57.3% of the tonnes carried, 59.1% of the tonne-kilometres performed and 68.2% of the shipments.

Le tableau 5.2 présente les recettes provenant des dix principaux groupes de marchandises transportées vers les États-Unis. Dans l'ensemble, ces dix principaux groupes ont représenté 58.9 % des recettes totales générées par les mouvements des sortants en 1991, 57.3 % du tonnage transporté, 59.1 % des tonnes-kilomètres parcourues et 68.2 % des expéditions.

Road Motor Vehicles generated the most revenues from trucking freight to the U.S., with \$128.6 million. This represented 15.0% of the \$857.7 million of revenues earned from outbound movements. The weight of the Road Motor Vehicles was 1.4 million tonnes (second highest). Road Motor Vehicles also accounted for the most shipments with 622 thousand, 39.4% of the outbound total. Paper and Paperboard accounted for the most tonnage (1.5 million tonnes) trucked to the United States and placed second in terms of revenues generated (\$97.0 million).

Parmi ces 10 groupes de marchandises, les véhicules automobiles routiers ont occupé le premier rang au niveau des recettes avec \$128.6 millions, ce qui représentait 15.0 % des \$857.7 millions de recettes totales générées par les mouvements vers les États-Unis en 1991. Le tonnage des véhicules automobiles routiers atteignait 1.4 million de tonnes, le deuxième plus important. Les véhicules automobiles routiers ont compté pour le plus d'expéditions avec 622 mille ou 39.4 % du total des sortants. Le papier et carton occupait le deuxième rang pour les recettes avec \$97.0 millions et le premier rang en fonction du tonnage avec 1.5 million de tonnes transportées vers les États-Unis.

Ninety-five percent of the Road Motor Vehicles trucked from Canada to the United States originated in Ontario. This 1.3 million tonnes represented 18.4% of the freight that originated in Ontario and was destined for the United States.

Quatre-vingt-cinq pour-cent des véhicules automobiles routiers transportés par camions aux États-Unis provenait de l'Ontario. Ces 1.3 million de tonnes représentaient 18.4 % du tonnage total provenant de l'Ontario et destiné aux États-Unis.

Paper and Paperboard was trucked from Quebec (45.0% of the tonnage of Paper and Paperboard), Ontario (30.9%), New Brunswick (11.4%), British Columbia (5.5%), Manitoba

Le papier et carton ont été acheminés vers les États-Unis à partir du Québec (45.0 % du tonnage total du papier et carton); de l'Ontario (30.9%), du Nouveau-Brunswick (11.4 %), de la Colombie-Britannique



(2.5%) and Saskatchewan (2.3%). The 700 thousand tonnes of Paper and Paperboard from Quebec represented 26.1% of the outbound freight coming from that province.

### From the United States to Canada

Canada-based carriers trucked about the same amount of freight into Canada from the United States in 1991 as in 1990. About 9.2 million tonnes of freight were trucked by Canada-based carriers into Canada. Estimated transportation revenues generated from these inbound movements amounted to \$786.7 million in 1991, an increase of 3.9% from \$757.2 million in 1990. An estimated 1.6 million shipments were trucked from the United States to Canada in 1991, up from 1.5 million in 1990.

Forty percent of the tonnage of freight trucked into Canada came from the Northern region of the United States. The 3.7 million tonnes of freight was down 7.4% compared to 1990.

Likewise, 40.4% of the shipments trucked into Canada came from the Northern region of the U.S. These 651 thousand shipments were down by 10.3% from 1990. These shipments generated \$302.7 million of revenues in 1991, also down 3.4% from 1990.

Another 34.1% of the freight destined to Canada originated in the Northeastern region of the United States. This 3.1 million tonnes of freight showed an increase of 6.0% compared to 1990. The corresponding number of shipments was 582 thousand, up 14.4% from 508 thousand shipments in 1990. An estimated \$218.2 million in revenues were generated from transporting these shipments, an increase of 13.1% from 1990.

The rest of the freight tonnage was split evenly between the southern region (1.1 million tonnes) of the U.S. and the western region (1.2 million tonnes). The southern region of the U.S. was the origin for 247 thousand shipments, about 15% of the total number of shipments trucked into Canada. Estimated revenues of \$150 million were generated by transporting these shipments. Shipments from the western U.S. numbered 131 thousand or 8.2% of the total inbound. Their revenues reached \$115 million or 14.7% of the total revenues generated from inbound movements.

(5.5 %), du Manitoba (2.5 %) et de la Saskatchewan (2.3 %). Les 700 mille tonnes de papier et carton en provenance du Québec ont représenté 26.1 % du tonnage total vers les États-Unis et provenant de cette province.

### Des États-Unis vers le Canada

En 1991, les transporteurs basés au Canada ont transporté presque la même quantité de marchandises des États-Unis vers le Canada qu'en 1990, soit environ 9.2 millions de tonnes. Les recettes estimatives de ces mouvements des États-Unis vers le Canada se sont chiffrées à \$786.7 millions en 1991, en hausse de 3.9 % par rapport aux recettes de \$757.2 millions enregistrées en 1990. Environ 1.6 million d'expéditions ont été acheminées des États-Unis vers le Canada en 1991, en hausse par rapport aux 1.5 million de 1990.

Quarante pour-cent du tonnage transporté vers le Canada provenait de la région nord des États-Unis. Les 3.7 millions de tonnes de marchandises en 1991 représentaient une baisse de 7.4 % par rapport à 1990.

De même, 40.4 % des expéditions acheminées vers le Canada provenaient de la région nord des États-Unis. Ces 651 mille expéditions provenant du nord correspondaient à une baisse de 10.3 % par rapport à 1990. Des recettes de \$302.7 millions ont été tirées de ces expéditions en 1991, une diminution de 3.4 % par rapport à 1990.

Un autre 34.1 % du tonnage destiné vers le Canada provenait de la région nord-est des États-Unis. Ces 3.1 millions de tonnes de marchandises représentaient une augmentation de 6.0 % par rapport à 1990. Le nombre d'expéditions, à partir de cette région, est passé de 508 mille en 1990 à 582 mille en 1991, une hausse de 14.4 %. Des recettes de \$218.2 millions ont été tirées de ces expéditions, soit une hausse de 13.1 % par rapport à 1990.

Le reste du tonnage provenait de façon égale des régions du sud (1.1 million de tonnes) et de l'ouest (1.2 million de tonnes) des États-Unis. Deux cent quarante-sept mille expéditions provenaient de la région du sud des États-Unis, soit environ 15 % du nombre total des expéditions acheminées vers le Canada. Des recettes estimées à 150 millions ont été générées par ces mouvements. Les expéditions en provenance de l'ouest des États-Unis se chiffraient à 131 mille ou 8.2 % du total des entrants. Leurs recettes ont atteint \$115 millions, soit 14.7 % des recettes totales tirées des mouvements vers le Canada.

Figure 5.3

Canada-bound Tonnages, by Region of Destination

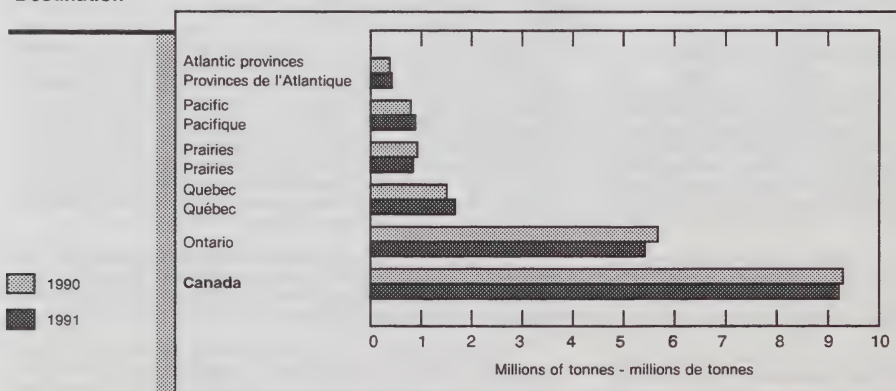


Figure 5.3

Tonnage transporté vers le Canada, selon la région de la destination





Ontario was the main destination for freight trucked from the United States by Canada-based carriers, accounting for 5.4 million tonnes (58.8%) of freight moving inbound. This accounted for two-thirds of the inbound shipments. The revenues generated from transporting these 1.1 million shipments was \$430 million or 54.7% of the inbound total.

Quebec was the other main destination of inbound freight with over 1.6 million tonnes of freight or 18.0% of the inbound total. The number of shipments represented 15.9% or 256 thousand shipments. The revenue generated from transporting these shipments was \$136 million or 17.3% of the total.

Inbound freight also followed geographic patterns based on proximity of the U.S. region of origin to the province of destination. Freight originating in the Northeastern United States was predominantly destined to eastern Canada (including Quebec).

Freight originating in the Northern U.S. region was destined to central Canada (Ontario, Manitoba, Saskatchewan and the Northwest Territories). Freight originating in the Western U.S. region was trucked to western Canada (Alberta, British Columbia and the Yukon Territory).

Ontario and Quebec were the main provinces of destination for freight originating in the Northeast and Northern U.S. regions, whereas, British Columbia and Alberta were the main destinations for freight from the Western region of the U.S.

Ontario was the main destination for freight originating from the southern region of the United States. It was the destination for 55.3% of the freight that originated from the Southern U.S.

Table 5.5 presents the top 10 commodity groups transported from the United States to Canada, according to transportation revenues generated. Road Motor Vehicles ranked first in terms of tonnage trucked to Canada. Over 1.1 million tonnes of Road Motor Vehicles were trucked from the U.S. to Canada, 12.6% of the total. Road Motor Vehicles also ranked first in terms of number of shipments trucked inbound, with 298 thousand shipments or 18.5% of the total. Roughly \$88 million of revenues were generated from transporting these shipments.

Chemicals and Related Products placed second in terms of revenues generated, with \$49.3 million. Iron, Steel and Alloys were second in terms of tonnage, with 631 thousand tonnes.

The top 10 commodity groups based on revenues generated, represented 49.5% of the revenues earned on inbound movements, 51.6% of the tonnes, 53.3% of the tonne-kilometres performed and 49.1% of the shipments.

Road Motor Vehicles also dominated the movements coming from the Northern and Northeastern regions of the United States. Fruit and Fruit Preparations dominated the tonnage of freight coming from the southern U.S., while House Furnishings dominated the shipments.

Vegetable and Vegetable Preparations were predominant in freight originating from the western United States.

L'Ontario a été la première province de destination des marchandises acheminées à partir des États-Unis par des transporteurs domiciliés au Canada, enregistrant 5.4 millions de tonnes, soit 58.8 % des marchandises acheminées vers le Canada. Cela représentait les deux tiers des expéditions entrant au Canada. Les recettes tirées du transport de ces 1.1 million d'expéditions ont été de \$430 millions, correspondant à 54.7 % des recettes totales des mouvements vers le Canada.

Le Québec fut l'autre principale destination des mouvements à destination du Canada, avec plus de 1.6 million de tonnes de marchandises, représentant 18.0 % du total des entrants. Les 256 mille expéditions représentaient 15.9 % des expéditions totales. Les recettes tirées de l'acheminement de ces expéditions se chiffraient à \$136 millions, soit 17.3 % des recettes totales.

Les marchandises en provenance des États-Unis ont suivi un comportement géographique basé sur la proximité de la région d'origine des États-Unis et de la province de destination au Canada. Les marchandises provenant de la région du nord-est des États-Unis étaient surtout destinées vers l'est du Canada (y compris le Québec).

Les marchandises originaires de la région du nord des États-Unis étaient destinées au centre du Canada (Ontario, Manitoba, Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest). Quant à celles en provenance de l'ouest des États-Unis, elles étaient acheminées vers l'ouest du Canada (Alberta, Colombie-Britannique et le territoire du Yukon).

L'Ontario et le Québec ont été les principales provinces de destination des marchandises provenant des régions du nord-est et du nord des États-Unis tandis que la Colombie-Britannique et l'Alberta furent les destinations principales pour les marchandises originaires de la région de l'ouest des États-Unis.

L'Ontario a été la principale destination des marchandises provenant de la région du sud des États-Unis. Elle fut la destination de 55.3 % des marchandises acheminées à partir de cette région des États-Unis.

Le tableau 5.5 présente des données sur les dix principaux groupes de marchandises acheminées des États-Unis vers le Canada, en fonction des recettes générées. Les véhicules automobiles routiers ont occupé le premier rang avec plus de 1.1 million de tonnes, soit 12.6 % du tonnage total transporté vers les Canada. Les véhicules automobiles routiers étaient également classés au premier rang selon le nombre d'expéditions acheminées vers le Canada avec 298 mille expéditions représentant 18.5 % du total. Des recettes d'environ \$88 millions ont été tirées de ces expéditions.

Les produits chimiques et connexes se sont classés au deuxième rang en terme de recettes, avec \$49.3 millions. Les fer, acier et alliages étaient seconds par rapport au tonnage, avec 631 mille tonnes.

Les 10 principaux groupes de marchandises selon les recettes générées, ont représenté 49.5 % de l'ensemble des recettes provenant des marchandises acheminées vers le Canada, 51.6 % du tonnage, 53.3 % des tonnes-kilomètres et 49.1 % des expéditions.

Les véhicules automobiles routiers ont aussi dominé les mouvements en provenance des régions du nord et du nord-est des États-Unis. Les fruits et préparations à base de fruits étaient la principale marchandise, en terme de tonnage, provenant du sud des États-Unis, tandis que les meubles de maison ont dominé les expéditions.

Les légumes et préparations à base de légumes ont dominé les expéditions originaires de la région de l'ouest des États-Unis.

Table 5.1

**For-hire Trucking, 1991: Southbound Movements of Goods, Canada - U.S.**

Tableau 5.1

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis**

Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
	Région des États-Unis					
		\$'000		'000		Km.
Newfoundland - Terre-Neuve	Northeast - Nord-est	4,141	32 534	58 687	1,882	1 816
	North - Nord	114	264	789	358	2 991
	South - Sud	852	3 517	15 419	243	4 458
	West - Ouest	2	1	6	18	5 204
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>5,109</b>	<b>36 316</b>	<b>74 902</b>	<b>2,501</b>	<b>...</b>
Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	Northeast - Nord-est	2,657	33 971	44 405	2,501	1 221
	North - Nord	7	65	182	18	2 611
	South - Sud	111	1 258	2 024	65	1 629
	West - Ouest	9	11	60	3	5 541
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>2,784</b>	<b>35 305</b>	<b>46 671</b>	<b>2,587</b>	<b>...</b>
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	Northeast - Nord-est	7,579	94 504	99 469	7,726	1 156
	North - Nord	3,757	23 444	56 549	2,948	2 246
	South - Sud	4,424	37 572	91 948	1,940	2 427
	West - Ouest	457	1 965	11 076	104	5 413
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>16,217</b>	<b>157 485</b>	<b>259 043</b>	<b>12,718</b>	<b>...</b>
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	Northeast - Nord-est	32,839	777 745	539 095	36,172	734
	North - Nord	5,806	63 569	138 711	3,782	2 190
	South - Sud	5,619	49 406	112 325	2,742	2 301
	West - Ouest	378	4 497	23 315	228	5 194
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>44,641</b>	<b>895 217</b>	<b>813 445</b>	<b>42,924</b>	<b>...</b>
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	100,749	1 806 534	1 218 667	146,581	666
	North - Nord	49,087	549 782	791 514	48,456	1 366
	South - Sud	36,722	316 224	548 874	25,465	1 769
	West - Ouest	4,510	15 658	68 179	2,918	4 398
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>191,068</b>	<b>2 688 198</b>	<b>2 627 233</b>	<b>223,420</b>	<b>...</b>
Ontario	Northeast - Nord-est	132,690	2 615 159	1 111 174	382,955	395
	North - Nord	209,978	4 073 378	3 015 025	626,537	749
	South - Sud	69,003	516 513	702 197	81,438	1 431
	West - Ouest	18,083	58 147	223 110	20,822	3 842
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>429,753</b>	<b>7 263 197</b>	<b>5 051 506</b>	<b>1,111,752</b>	<b>...</b>

**Table 5.1**  
**For-hire Trucking, 1991: Southbound Movements**  
**of Goods, Canada - U.S. - Concluded**

**Tableau 5.1**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements**  
**nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis - fin**

Origin Origine	United States Region Destination Région des États-Unis	Estimated Revenues Recettes estimatives	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons	Average Distance Distance moyenne
		\$'000		'000		Km.
Manitoba	Northeast - Nord-est	4,699	31 885	76 707	2,981	2 352
	North - Nord	14,561	284 351	249 116	26,035	882
	South - Sud	4,129	38 563	95 437	2,768	2 437
	West - Ouest	3,303	30 346	63 267	2,124	2 247
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>26,692</b>	<b>385 145</b>	<b>484 527</b>	<b>33,908</b>	<b>...</b>
Saskatchewan	Northeast - Nord-est	1,264	11 660	36 708	1,052	3 118
	North - Nord	11,413	168 891	238 974	9,226	1 588
	South - Sud	1,517	8 714	25 426	698	3 012
	West - Ouest	2,883	40 085	69 715	1,997	1 798
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>17,077</b>	<b>229 350</b>	<b>370 822</b>	<b>12,973</b>	<b>...</b>
Alberta	Northeast - Nord-est	1,964	14 694	56 771	1,121	3 840
	North - Nord	11,803	116 106	294 963	7,729	2 563
	South - Sud	7,809	59 313	204 481	3,925	3 445
	West - Ouest	20,959	311 414	422 844	16,862	1 443
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>42,535</b>	<b>501 527</b>	<b>979 059</b>	<b>29,637</b>	<b>...</b>
British Columbia - Colombie-Britannique	Northeast - Nord-est	3,759	40 566	189 065	2,665	4 650
	North - Nord	6,003	64 449	210 556	4,982	3 347
	South - Sud	5,262	36 914	146 768	3,167	4 138
	West - Ouest	47,063	1 717 007	978 118	87,696	561
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>62,086</b>	<b>1 858 936</b>	<b>1 524 506</b>	<b>98,510</b>	<b>...</b>
Yukon	Northeast - Nord-est	--	1	--	12	5 179
	North - Nord	1	1	1	2	3 492
	West - Ouest	19,752	462 256	550 548	10,493	1 192
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>19,753</b>	<b>462 258</b>	<b>550 549</b>	<b>10,507</b>	<b>...</b>
<b>Total Canada - U.S.</b>						
<b>Canada - États-Unis</b>		<b>857,717</b>	<b>14 512 932</b>	<b>12 782 263</b>	<b>1,581,434</b>	<b>...</b>



Table 5.2

**For-Hire Trucking, 1991: Southbound Movements  
of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.**

Tableau 5.2

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements  
nord-sud des dix marchandises les plus payantes,  
Canada - États-Unis**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
	\$'000	'000	'000	
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	128,571	1 401	983 481	622,827
35 Paper and Paperboard - Papier et carton	96,998	1 558	1 716 950	85,931
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	50,097	1 219	1 331 269	62,280
45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux	45,785	746	824 515	34,781
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	42,207	1 016	806 738	55,824
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	38,148	549	437 179	61,109
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	29,642	424	370 120	42,543
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	24,769	799	443 669	37,122
96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	24,457	315	342 451	29,286
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	24,250	284	297 476	47,012
Other commodities - Autres produits	352,794	6 203	5 228 415	502,717
<b>Total Canada - United States</b>				
<b>Canada - États-Unis</b>	<b>857,717</b>	<b>14 513</b>	<b>12 782 263</b>	<b>1,581,434</b>

Table 5.3

**For-Hire Trucking, 1991: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada - U.S.**

Tableau 5.3

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada - États-Unis**

Origin Origine	Commodity - Produit	Estimated Revenues  Recettes estimatives	Estimated Tonnage  Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne- kilometres  Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Estimated Shipments  Nombre estimatif de livraisons
		\$'000		'000	
Newfoundland - Terre-Neuve	03 Fish - Poisson	3,513	29 034	53 546	1,858
	52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	587	2 243	10 758	123
	04 Other Marine Products - Autres produits marins	561	1 908	3 405	126
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	177	1 596	2 793	85
	95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	65	424	2 093	43
	Other commodities - Autres produits	206	1 116	2 307	266
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>5,109</b>	<b>36 321</b>	<b>74 902</b>	<b>2,501</b>
Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	1,362	15 790	21 427	822
	09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	1,045	15 874	21 254	741
	04 Other Marine Products - Autres produits marins	189	1 528	1 632	802
	03 Fish - Poisson	155	1 951	2 087	162
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	9	59	109	12
	Other commodities - Autres produits	24	111	163	47
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>2,784</b>	<b>35 313</b>	<b>46 671</b>	<b>2,586</b>
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	03 Fish - Poisson	3,208	20 544	35 750	4,443
	62 Rubber Tires and Tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc	2,387	26 375	58 284	1,317
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	1,779	21 936	33 128	1,148
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	1,443	25 147	17 401	954
	52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	1,274	6 909	16 413	499
	Other commodities - Autres produits	6,125	56 580	98 067	4,358
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>16,217</b>	<b>157 491</b>	<b>259 043</b>	<b>12,719</b>
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	12,993	176 840	244 005	9,153
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	5,417	123 868	131 301	5,894
	96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	5,125	76 387	88 047	4,051
	21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	3,289	40 990	64 916	2,375
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	3,268	34 614	48 417	1,860
	Other commodities - Autres produits	14,549	442 528	236 759	19,592
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>44,641</b>	<b>895 227</b>	<b>813 445</b>	<b>42,925</b>

Table 5.3

**For-Hire Trucking, 1991: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada - U.S. - Continued**

Tableau 5.3

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada - États-Unis - suite**

Origin			Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity - Produit		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
			\$'000		'000	
Quebec - Québec	35 Paper and Paperboard - Papier et carton		42,668	700 588	708 059	38,706
	45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux		28,782	359 000	462 937	17,495
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé		11,235	157 879	134 260	13,470
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois		9,006	172 719	141 253	10,854
	96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière		8,279	106 731	103 894	8,759
	Other commodities - Autres produits		91,099	1 191 282	1 076 830	134,135
<b>Origin - Total - Origine</b>			<b>191,068</b>	<b>2 688 199</b>	<b>2 627 233</b>	<b>223,419</b>
Ontario	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers		119,740	1 335 945	907 221	596,901
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages		29,468	801 546	563 067	43,037
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton		26,220	481 634	411 143	27,462
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé		19,961	258 701	201 578	36,638
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes		16,879	220 002	181 146	25,507
	Other commodities - Autres produits		217,485	4 165 371	2 787 351	382,207
<b>Origin - Total - Origine</b>			<b>429,753</b>	<b>7 263 199</b>	<b>5 051 506</b>	<b>1,111,752</b>
Manitoba	35 Paper and Paperboard - Papier et carton		2,548	38 269	57 047	1,991
	21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. brut d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres,bois)		2,530	36 996	64 047	2,215
	03 Fish - Poisson		2,076	9 491	17 545	732
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages		1,990	25 879	49 032	1,784
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes		1,558	6 374	11 028	4,168
	Other commodities - Autres produits		15,991	268 141	285 827	23,021
<b>Origin - Total - Origine</b>			<b>26,692</b>	<b>385 150</b>	<b>484 527</b>	<b>33,911</b>
Saskatchewan	35 Paper and Paperboard - Papier et carton		3,597	35 714	78 544	1,983
	27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)		2,824	55 906	95 167	2,297
	00 Live Animals - Animaux vivants		2,144	23 533	35 087	1,387
	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille		1,147	41 813	20 040	1,309
	96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière		1,077	9 877	23 285	592
	Other commodities - Autres produits		6,288	62 514	118 700	5,405
<b>Origin - Total - Origine</b>			<b>17,077</b>	<b>229 357</b>	<b>370 822</b>	<b>12,973</b>



Table 5.3

**For-Hire Trucking, 1991: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada - U.S. - Concluded**

Tableau 5.3

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada - États-Unis - fin**

Origin Origine	Commodity - Produit	Estimated Revenues  Recettes estimatives	Estimated Tonnage  Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne- kilometres  Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Estimated Shipments  Nombre estimatif de livraisons
		\$'000		'000	
Alberta	00 Live Animals - Animaux vivants	5,486	60 753	80 425	3,088
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	5,279	79 129	212 783	3,446
	21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	3,292	37 466	86 316	2,065
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	2,454	17 554	50 083	1,167
	41 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	2,342	36 693	51 185	1,553
	Other commodities - Autres produits	23,683	269 935	498 267	18,318
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>42,535</b>	<b>501 530</b>	<b>979 059</b>	<b>29,637</b>
British Columbia - Colombie-Britannique	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	18,387	606 495	659 761	23,596
	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	5,814	631 593	194 067	21,617
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	5,637	85 173	141 734	4,495
	95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	4,293	24 535	6 836	7,636
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	3,843	90 311	34 470	7,427
	Other commodities - Autres produits	24,112	420 835	487 638	33,738
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>62,086</b>	<b>1 858 942</b>	<b>1 524 506</b>	<b>98,509</b>
Yukon	25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	13,736	316 921	377 453	7,248
	45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux	6,014	145 335	173 094	3,236
	27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	1	1	1	6
	81 Jewellery and Silverware (except Watches and Clocks) - Bijouterie et argenterie (sauf montres et horloges)	1	1	1	2
	20 Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) - Produits bruts d'origine animale, n.comes. (sauf fibre)	1	1	--	2
	Other commodities - Autres produits	1	5	1	14
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>19,753</b>	<b>462 264</b>	<b>550 549</b>	<b>10,508</b>
<b>Total Canada - United States Canada - États-Unis</b>		<b>857,717</b>	<b>14 512 932</b>	<b>12 782 263</b>	<b>1,581,434</b>

Table 5.4

**For-hire Trucking, 1991: Northbound Movements of Goods, U.S. - Canada**

Tableau 5.4

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis - Canada**

United States Region Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des États-Unis	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
		\$'000		'000		Km.
Northeast - Nord-est	Newfoundland - Terre-Neuve	3,152	15 811	31 523	3,045	1 859
	Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	769	7 605	6 736	2,379	803
	Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	7,715	75 461	83 206	16,470	1 005
	New Brunswick - Nouveau-Brunswick	8,558	212 367	128 104	18,988	666
	Quebec - Québec	57,328	995 781	629 237	151,525	624
	Ontario	126,336	1 768 174	856 094	368,865	487
	Manitoba	1,994	10 436	25 187	3,464	2 406
	Saskatchewan	1,639	13 123	37 251	1,632	3 123
	Alberta	5,293	14 386	55 326	7,217	3 859
	British Columbia - Colombie-Britannique	5,185	26 532	126 207	8,407	4 621
	Yukon	168	354	1 778	126	5 202
	Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	19	34	152	19	4 459
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>218,157</b>	<b>3 140 064</b>	<b>1 980 801</b>	<b>582,137</b>	<b>...</b>
North - Nord	Newfoundland - Terre-Neuve	1,008	2 525	7 781	623	3 276
	Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	902	2 658	5 781	376	2 277
	Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	2,554	13 219	32 314	3,450	2 607
	New Brunswick - Nouveau-Brunswick	4,650	31 127	70 626	3,644	2 246
	Quebec - Québec	39,752	322 745	469 672	56,448	1 381
	Ontario	198,181	2 935 433	2 300 994	504,075	757
	Manitoba	14,315	163 670	167 206	27,604	1 041
	Saskatchewan	5,925	41 204	78 699	9,780	1 855
	Alberta	25,385	145 280	377 665	28,085	2 621
	British Columbia - Colombie-Britannique	9,501	42 602	139 663	16,980	3 353
	Yukon	165	200	846	101	4 494
	Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	330	1 903	8 385	118	3 909
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>302,670</b>	<b>3 702 566</b>	<b>3 659 632</b>	<b>651,284</b>	<b>...</b>
South - Sud	Newfoundland - Terre-Neuve	698	1 400	4 295	254	3 665
	Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	52	398	1 119	137	2 837
	Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	3,512	18 484	45 268	2,596	2 681
	New Brunswick - Nouveau-Brunswick	5,772	36 547	98 043	3,597	2 568
	Quebec - Québec	31,026	297 792	468 910	42,725	1 735
	Ontario	81,432	609 716	805 438	172,760	1 454
	Manitoba	3,456	17 602	43 688	4,620	2 383
	Saskatchewan	2,518	10 539	30 716	2,520	3 082
	Alberta	15,824	80 774	264 893	11,371	3 540
	British Columbia - Colombie-Britannique	6,100	29 314	113 416	6,905	4 085
	Yukon	4	3	18	8	5 379
	Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3	2	11	17	4 461
<b>Origin - Total - Origine</b>		<b>150,398</b>	<b>1 102 571</b>	<b>1 875 816</b>	<b>247,510</b>	<b>...</b>

Table 5.4

**For-hire Trucking, 1991: Northbound Movements  
of Goods, U.S. - Canada - Concluded**

Tableau 5.4

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements  
sud-nord de marchandises, États-Unis - Canada - fin**

United States Region Origin	Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des États-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
		\$'000		'000		Km.
West - Ouest	Newfoundland - Terre-Neuve	23	12	70	75	6 009
	Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard	9	8	44	30	5 372
	Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	319	693	3 510	348	5 599
	New Brunswick - Nouveau-Brunswick	308	1 275	7 161	576	5 140
	Quebec - Québec	8,382	42 148	187 290	6,149	4 520
	Ontario	24,467	91 782	355 089	27,753	3 963
	Manitoba	4,973	42 662	95 237	3,733	2 396
	Saskatchewan	2,032	23 458	40 287	1,764	1 848
	Alberta	25,948	258 200	423 004	21,345	1 560
	British Columbia - Colombie-Britannique	48,784	791 659	724 261	69,634	798
	Yukon	257	2 318	3 483	229	1 632
	Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3	2	8	22	3 200
Origin - Total - Origine		115,505	1 254 217	1 839 444	131,658	...
Total U.S. - Canada États-Unis - Canada		786,730	9 199 418	9 355 692	1,612,590	...



Table 5.5

**For-Hire Trucking, 1991: Northbound Movements  
of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada**

Tableau 5.5

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements  
sud-nord des dix marchandises les plus payantes,  
États-Unis - Canada**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
	\$'000	'000	'000	
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	88,639	1 162	827 452	298,742
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	49,358	505	538 659	83,940
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	41,069	483	418 914	76,677
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	35,135	631	624 366	59,084
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	33,108	436	539 167	35,166
09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	30,208	321	653 283	15,121
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	28,249	113	153 317	76,383
07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	27,940	481	613 942	22,339
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	27,769	166	165 494	86,735
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	27,744	447	455 181	37,767
Other commodities - Autres produits	397,511	4 455	4 365 915	820,639
<b>Total United States - Canada États-Unis - Canada</b>	<b>786,730</b>	<b>9 199</b>	<b>9 355 692</b>	<b>1,612,590</b>

Table 5.6

**For-Hire Trucking, 1991: Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada**

Tableau 5.6

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes selon le point d'origine américain, États-Unis – Canada**

Origin Origine	Commodity – Produit	Estimated Revenues Recettes estimatives \$'000	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes '000	Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres '000	Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons
Northeast – Nord-est	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	17,680	220	142 255	35,508
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	16,031	207	142 941	36,262
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	15,970	228	93 118	86,431
	37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	9,352	74	49 379	29,822
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	9,320	206	122 505	18,708
	Other commodities – Autres produits	149,805	2 204	1 430 603	375,408
<b>Origin – Total – Origine</b>		<b>218,157</b>	<b>3 140</b>	<b>1 980 801</b>	<b>582,139</b>
North – Nord	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	62,786	854	617 248	191,415
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	18,334	189	193 680	33,570
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	16,751	353	343 278	28,496
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	12,934	134	143 820	24,914
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	12,833	215	243 091	16,867
	Other commodities – Autres produits	179,032	1 956	2 118 514	356,022
<b>Origin – Total – Origine</b>		<b>302,670</b>	<b>3 703</b>	<b>3 659 632</b>	<b>651,284</b>
South – Sud	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	12,525	89	167 479	10,394
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	9,562	153	191 360	7,693
	84 House Furnishings – Articles d'ameublement	9,098	42	73 540	66,211
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	7,433	65	89 805	15,990
	37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	7,018	34	55 399	10,932
	Other commodities – Autres produits	104,762	720	1 298 233	136,292
<b>Origin – Total – Origine</b>		<b>150,398</b>	<b>1 103</b>	<b>1 875 816</b>	<b>247,512</b>
West – Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	21,837	221	464 885	10,049
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	10,381	116	239 544	5,647
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	9,271	68	168 773	6,188
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	6,536	100	84 129	10,735
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	6,188	38	17 306	6,964
	Other commodities – Autres produits	61,291	712	864 807	92,070
<b>Origin – Total – Origine</b>		<b>115,505</b>	<b>1 254</b>	<b>1 839 444</b>	<b>131,653</b>
<b>Total United States – Canada États-Unis – Canada</b>		<b>786,730</b>	<b>9 199</b>	<b>9 355 692</b>	<b>1,612,590</b>

## Section 2

### Market Penetration

In this section, the transborder trucking activities of the Canada-based for-hire carriers are examined in terms of the comparative importance of direct versus interlined operations. Note that shipments are included in this section on the basis that the shipment origin was in Canada and the destination was in the United States or vice versa. **There is no distinction where the interline transfer takes place.** In addition, it is assumed that the interlined shipments are with an American company, since the data in this survey are collected only from Canada-based companies.

### U.S.-Bound Movements

Revenues earned from outbound movements amounted to \$951.7 million in 1991, an increase of 2.2% from \$930.7 million in 1990. Total tonnes transported in 1991 were 14.8 million, a decrease of 4.4% from 15.5 million tonnes transported in 1990.

In terms of tonnes of freight, 97.3% of freight trucked to the United States from Canada was shipped directly rather than interlined. In 1990, the tonnage moving directly to the U.S. represented 96.1%, compared to 3.9 % moving via interlines. Each province showed at least 85% of the freight tonnage originating in that province was shipped directly to the United States, with the exception of the Northwest Territories which showed more freight being interlined. In 1990, all provinces and both the territories showed at least 87.3% of the freight tonnage moved directly to the U.S. and was not interlined.

Estimates of the revenues generated from the interlined movements showed that the Canadian carriers generated more interline revenues than the American carriers with whom the shipment was interlined, for shipments originating in Newfoundland, Prince Edward Island, New Brunswick and the Northwest Territories. American carriers earned the majority of the interline revenues for shipments that originated in the other seven provinces and the Yukon Territory. In 1990, the Canadian carriers held the majority of interlined revenues for shipments originating in Manitoba, Saskatchewan and the Yukon in addition to Prince Edward Island, New Brunswick and the Northwest Territories. American carriers earned the majority of the interline revenues for shipments originating in Newfoundland, Nova Scotia, Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia. In 1991, Canadian carriers showed gains in their share of interline revenues for goods originating in Newfoundland, New Brunswick and the Northwest Territories.

Most U.S.-bound freight originated in Ontario. About 96% of the tonnage was trucked directly to the U.S., these **direct** shipments represented 83.4% of the revenues generated from U.S.-bound movements out of Ontario. Revenues generated from transporting the interlined shipments accounted for \$83.7 million or 16.6% of the provincial total. Of the interline revenues, Canadian carriers accounted for 38.2% and American carriers for the remainder. In 1990, the Canadian carriers earned 39.2% of the interline revenues. In 1991, average distance travelled on interlined shipments originating in Ontario was 1 020 kilometres compared to 741 kilometres travelled on direct trips.

## Partie 2

### Pénétration du marché

Cette partie porte sur les activités transfrontalières des transporteurs domiciliés au Canada, notamment les expéditions directes et les transferts des marchandises en provenance et à destination des États-Unis. Les expéditions sont comprises dans cette partie parce que l'origine de l'expédition se situait au Canada et la destination se trouvait aux États-Unis, ou l'inverse. **Il n'y a pas de distinction quant à l'endroit où a lieu le transfert des marchandises.** On présume que les transferts se font entre des transporteurs canadiens et des transporteurs américains puisque les données sont recueillies pour des transporteurs domiciliés au Canada.

### Mouvements vers les États-unis

Les recettes totales tirées des mouvements nord-sud se sont élevées à \$951.7 millions en 1991, en hausse de 2.2 % par rapport aux recettes de \$930.7 millions enregistrées en 1990. Le tonnage total transporté en 1991 a été établi à 14.8 millions de tonnes, une baisse de 4.4 % par rapport aux 15.5 millions de tonnes obtenues en 1990.

En terme de tonnes de marchandises, 97.3 % du tonnage acheminé vers les États-Unis était transporté directement plutôt qu'avec transfert. En 1990, la proportion du tonnage transporté directement aux États-Unis était de 96.1 % contre 3.9 % pour les mouvements de transfert. Pour chaque province au moins 85 % du tonnage en provenance de leur province était transporté directement aux États-Unis, à l'exception des Territoires du Nord-Ouest où plus de tonnage était transporté avec transfert. En 1990, au moins 87.3 % du tonnage de chaque provinces et territoires était transporté directement aux États-Unis, sans transfert.

Les recettes tirées des mouvements de transfert de marchandises ont montré que les transporteurs canadiens ont généré plus de recettes de ces mouvements que les transporteurs américains pour les expéditions en provenance de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et des Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs américains ont obtenu la majorité des recettes tirées des mouvements de transfert de marchandises en provenance des sept autres provinces et du territoire du Yukon. En 1990, les transporteurs canadiens détenaient la majorité des recettes tirées des mouvements de transfert pour les expéditions en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et du Yukon, en plus de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et des Territoires de Nord-Ouest. Toujours pour 1990, les transporteurs américains obtenaient la majorité des recettes tirées des mouvements de transfert de marchandises en provenance de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, du Québec, de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. En 1991, les transporteurs canadiens augmentaient leurs parts des recettes générées par les transferts pour les mouvements provenant de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et des Territoires du Nord-Ouest.

La majorité des marchandises transportées aux États-Unis provenaient de l'Ontario. Environ 96 % du tonnage était transporté directement aux États-Unis, ces expéditions **directes** ont représenté 83.4 % des recettes tirées des mouvements aux États-Unis en provenance de l'Ontario. Les recettes tirées des mouvements de transfert se sont chiffrées à \$83.7 millions ce qui est équivalent à 16.6 % du total de la province. Les transporteurs canadiens ont obtenu 38.2 % de l'ensemble des recettes tirées des mouvements de transfert, les transporteurs américains ayant le reste. En 1990, les transporteurs canadiens avaient obtenu 39.2 % des recettes tirées des transferts. Pour 1991, la distance moyenne des mouvements de transfert en provenance de l'Ontario était de 1,020 kilomètres, par rapport aux 741 kilomètres parcourus par les expéditions directes.



## Canada-Bound Movements

Revenues generated from movements into Canada in 1991 amounted to \$896.7 million, an increase of 6.2% from \$844.2 million in 1990. Total tonnes transported to Canada in 1991 were 9.3 million, a decrease of 1.1% from 9.4 million in 1990.

Just over 96% of the freight trucked into Canada from the United States by Canada-based carriers was not interlined; it moved directly. This was consistent with 1990. Each province, except the Northwest Territories, showed that over 86% of its inbound freight was trucked into the province directly, not interlined. In 1990, all provinces and both the territories showed the majority of inbound freight was trucked directly.

Estimates of the revenues generated from the transportation inbound showed that only in the case of goods shipped to the Yukon Territory was the Canadian carriers' portion of the interline revenues more than the American carriers'. A similar pattern was recorded in 1990. The Canadian carriers' portion was 69.2% for interline revenues on goods destined to the Yukon, up from 53.2% in 1990. All other provinces and the Northwest Territories showed that the American carriers' portion of the interline revenues was higher. This portion ranged from 80.2% for revenues from interlined goods destined for Prince Edward Island to 53.0% for Manitoba. The Canadian carriers showed gains in their share of the interline revenues for goods destined to Prince Edward Island, New Brunswick, Manitoba, Yukon and the Northwest Territories.

Most inbound freight was destined to Ontario. In 1991, an estimated \$488.0 million was earned for trucking 5.5 million tonnes of freight to Ontario. Interlined shipments accounted for \$91.1 million in revenues or 18.7% of the provincial total. Of the interline revenues, Canadian carriers accounted for \$39.9 million or 43.8%, while American carriers accounted for the remainder. On average, the distance for interlined shipments was 1 048 kilometres or 127 km farther than direct shipments (921 km).

## Mouvements vers le Canada

Les recettes des mouvements transfrontaliers vers le Canada se sont chiffrées à \$896.7 millions en 1991, une hausse de 6.2 % par rapport aux \$844.2 millions de 1990. Le tonnage transporté vers le Canada était 9.3 millions de tonnes, une baisse de 1.1 % comparativement aux 9.4 millions de tonnes enregistrées en 1990.

Un peu plus de 96 % des marchandises transportées vers le Canada en provenance des États-Unis, par des compagnies basées au Canada, ont été transportées directement. Cela était consistant avec la situation de 1990. Pour chaque province à l'exception des Territoires du Nord-Ouest, plus de 86 % des marchandises lui étant destinées ont été transportées directement, sans transfert. En 1990, la majorité des marchandises entrant au Canada étaient acheminées directement dans toutes les provinces et territoires.

Les recettes estimatives tirées du transport transfrontalier vers le Canada ont montré que le Yukon était la seule destination où les transporteurs canadiens ont obtenu plus de recettes générées par les transferts que les transporteurs américains. Un comportement similaire avait été enregistré en 1990. La part des transporteurs canadiens était de 69.2 % des recettes des transferts pour les marchandises destinées au Yukon, une hausse par rapport à 53.2 % en 1990. Toutes les autres provinces ainsi que les Territoires du Nord-Ouest ont montré que la part des transporteurs américains était plus élevée que celle des transporteurs canadiens. Cette proportion s'étendait de 80.2 % pour les marchandises destinées à l'Île-du-Prince-Édouard à 53.0 % pour celles destinées au Manitoba. Les transporteurs canadiens ont obtenu des gains dans leurs parts des recettes tirées des transferts pour les biens destinés à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, au Manitoba, au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest.

La plupart des marchandises en provenance des États-Unis étaient destinées à l'Ontario. En 1991, des recettes de \$488.0 millions ont été obtenues du transport vers l'Ontario de 5.5 millions de tonnes de marchandises. Les mouvements de transfert ont représenté \$91.1 millions en recettes, soit 18.7 % du total de la province. De toutes les recettes des mouvements de transfert, les transporteurs canadiens ont obtenu \$39.9 millions ou 43.8 % du total, le reste allant aux transporteurs américains. La distance moyenne parcourue par les mouvements de transfert a été établie à 1,048 kilomètres, c'est-à-dire 127 kilomètres de plus que celle des mouvements directs (921 kilomètres).

Table 5.7

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada - U.S. Movements**

Tableau 5.7

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimation des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis**

Origin - Origine	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
	\$			Km.
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	4,623,144	30 914	65 487 897	2 335
Interline Shipment - Livraison par transfert	819,063	5 552	10 215 937	1 935
Canadian Carrier - Transporteur canadien	537,344	5 552	9 463 088	1 205
American Carrier - Transporteur américain	281,719	5 552	752 849	730
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	2,760,692	35 244	46 601 349	1 267
Interline Shipment - Livraison par transfert	41,418	63	127 451	1 854
Canadian Carrier - Transporteur canadien	24,980	63	77 080	1 150
American Carrier - Transporteur américain	16,438	63	50 371	704
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	16,040,399	156 740	258 377 701	1 749
Interline Shipment - Livraison par transfert	953,950	3 615	7 628 139	1 829
Canadian Carrier - Transporteur canadien	363,390	3 615	2 094 812	789
American Carrier - Transporteur américain	590,560	3 615	5 533 327	1 040
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	44,392,375	894 216	812 507 243	994
Interline Shipment - Livraison par transfert	530,720	1 392	1 477 565	1 473
Canadian Carrier - Transporteur canadien	315,376	1 392	1 064 257	661
American Carrier - Transporteur américain	215,344	1 392	413 308	812
<b>Quebec - Québec</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	188,364,507	2 657 966	2 607 261 709	1 003
Interline Shipment - Livraison par transfert	13,237,328	76 811	111 159 025	1 596
Canadian Carrier - Transporteur canadien	5,043,690	76 811	42 746 299	643
American Carrier - Transporteur américain	8,193,638	76 811	68 412 726	953
<b>Ontario</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	420,584,388	7 204 777	5 018 454 470	741
Interline Shipment - Livraison par transfert	83,697,379	266 758	280 791 751	1 020
Canadian Carrier - Transporteur canadien	31,984,948	266 758	126 758 829	387
American Carrier - Transporteur américain	51,712,431	266 758	154 032 922	633

Table 5.7

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada - U.S. Movements - Concluded**

Tableau 5.7

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimation des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis - fin**

Origin - Origine	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
	\$			Km.
<b>Manitoba</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	25,134,616	376 484	472 319 095	1 318
Interline Shipment - Livraison par transfert	4,219,664	20 333	49 618 336	1 905
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,760,142	20 333	21 463 027	802
American Carrier - Transporteur américain	2,459,522	20 333	28 155 309	1 103
<b>Saskatchewan</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	16,954,665	229 056	370 253 918	1 824
Interline Shipment - Livraison par transfert	425,679	1 548	3 012 347	2 266
Canadian Carrier - Transporteur canadien	204,882	1 548	1 048 448	1 292
American Carrier - Transporteur américain	220,797	1 548	1 963 899	974
<b>Alberta</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	42,175,582	499 680	974 254 014	2 094
Interline Shipment - Livraison par transfert	3,270,237	9 818	20 561 636	2 506
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,086,406	9 818	10 708 438	837
American Carrier - Transporteur américain	2,183,831	9 818	9 853 198	1 669
<b>British Columbia - Colombie-Britannique</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	61,528,728	1 852 741	1 522 733 352	952
Interline Shipment - Livraison par transfert	2,165,635	7 725	8 500 888	1 695
Canadian Carrier - Transporteur canadien	756,920	7 725	3 654 480	278
American Carrier - Transporteur américain	1,408,715	7 725	4 846 408	1 417
<b>Yukon</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	19,751,453	462 256	550 547 825	1 197
Interline Shipment - Livraison par transfert	3,719	1	4 658	4 514
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,469	1	3 232	2 809
American Carrier - Transporteur américain	2,250	1	1 426	1 705
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	...	...	...	...
Interline Shipment - Livraison par transfert	8,856	1	4 000	2 723
Canadian Carrier - Transporteur canadien	6,824	1	2 546	1 733
American Carrier - Transporteur américain	2,032	1	1 454	990
<b>Total</b>	<b>951,684,197</b>	<b>14 793 691</b>	<b>13 191 900 306</b>	<b>...</b>



Table 5.8

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. - Canada Movements**

Tableau 5.8

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis - Canada**

Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
	\$			Km.
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	4,497,022	19 118	42 531 119	2 753
Interline Shipment - Livraison par transfert	950,793	771	2 781 619	3 827
Canadian Carrier - Transporteur canadien	389,767	771	886 110	1 950
American Carrier - Transporteur américain	561,026	771	1 895 509	1 877
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	1,394,179	9 501	12 867 513	1 759
Interline Shipment - Livraison par transfert	1,898,514	1 323	5 304 448	2 816
Canadian Carrier - Transporteur canadien	376,114	1 323	926 966	763
American Carrier - Transporteur américain	1,522,400	1 323	4 377 482	2 053
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	12,558,171	105 367	161 880 584	1 924
Interline Shipment - Livraison par transfert	7,497,002	9 287	19 117 209	2 468
Canadian Carrier - Transporteur canadien	2,427,722	9 287	5 036 193	735
American Carrier - Transporteur américain	5,069,280	9 287	14 081 016	1 733
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	18,326,907	279 301	302 332 697	1 372
Interline Shipment - Livraison par transfert	3,946,684	2 890	7 095 297	2 317
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,141,007	2 890	2 302 668	622
American Carrier - Transporteur américain	2,805,677	2 890	4 792 629	1 695
<b>Quebec - Québec</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	129,875,589	1 636 389	1 734 942 353	1 102
Interline Shipment - Livraison par transfert	17,568,056	28 659	40 592 158	1 451
Canadian Carrier - Transporteur canadien	7,584,245	28 659	20 207 179	715
American Carrier - Transporteur américain	9,983,811	28 659	20 384 979	736
<b>Ontario</b>				
Direct Shipment - Livraison directe	396,968,089	5 254 880	4 247 882 075	921
Interline Shipment - Livraison par transfert	91,074,808	236 824	251 159 386	1 048
Canadian Carrier - Transporteur canadien	39,911,074	236 824	103 181 122	472
American Carrier - Transporteur américain	51,163,734	236 824	147 978 264	576

Table 5.8

**For-hire Trucking, 1991: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. – Canada Movements – Concluded**

Tableau 5.8

**Camionnage pour compte d'autrui, 1991: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis – Canada – fin**

Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
	\$			Km.
<b>Manitoba</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	22,767,498	223 838	319 031 123	1 501
Interline Shipment – Livraison par transfert	5,901,788	15 294	29 265 842	1 855
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,776,188	15 294	15 888 065	938
American Carrier – Transporteur américain	3,125,600	15 294	13 377 777	917
<b>Saskatchewan</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	11,771,975	87 720	185 652 573	2 207
Interline Shipment – Livraison par transfert	3,697,028	13 220	26 501 929	2 356
Canadian Carrier – Transporteur canadien	1,363,843	13 220	8 655 313	939
American Carrier – Transporteur américain	2,333,185	13 220	17 846 616	1 417
<b>Alberta</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	70,938,112	495 955	1 116 042 570	2 642
Interline Shipment – Livraison par transfert	16,160,819	17 219	50 291 481	2 989
Canadian Carrier – Transporteur canadien	4,427,998	17 219	11 312 344	774
American Carrier – Transporteur américain	11,732,821	17 219	38 979 137	2 215
<b>British Columbia – Colombie-Britannique</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	67,824,429	881 028	1 097 235 240	1 814
Interline Shipment – Livraison par transfert	9,174,882	18 974	44 309 303	2 602
Canadian Carrier – Transporteur canadien	3,530,408	18 974	9 437 607	901
American Carrier – Transporteur américain	5,644,474	18 974	34 871 696	1 701
<b>Yukon</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	560,379	2 856	6 035 255	2 701
Interline Shipment – Livraison par transfert	121,319	135	588 040	4 566
Canadian Carrier – Transporteur canadien	83,960	135	326 742	3 079
American Carrier – Transporteur américain	37,359	135	261 298	1 487
<b>Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest</b>				
Direct Shipment – Livraison directe	345,830	1 919	8 487 529	4 157
Interline Shipment – Livraison par transfert	926,725	2 723	7 307 426	2 978
Canadian Carrier – Transporteur canadien	386,821	2 723	3 104 993	1 544
American Carrier – Transporteur américain	539,904	2 723	4 202 433	1 434
<b>Total</b>	<b>896,746,598</b>	<b>9 345 191</b>	<b>9 719 234 769</b>	<b>...</b>





## Chapter VI

### Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III – Operating Statistics, 1991

## Chapitre VI

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Niveau III – Données d'exploitation, 1991

#### Introduction

The data presented in this chapter were produced from a sample of Canadian domiciled carriers that earned annual gross operating revenues between \$25 thousand and \$1 million in 1991.

The objective of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey, level III**, is to obtain information on the smaller carriers in terms of their structure and performance. Data on type of activity, area of operation, revenues and expenses, employment, equipment, fuel and distance are presented in this chapter. This survey also measures the activity of **owner operators**.

A general description of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey** data quality is provided in chapter 8 of this publication.

The data presented in this chapter provide estimates of the trucking activity for 41,268 firms represented by a sample of 3,462 surveyed firms. Financial estimates for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program.

This chapter is divided into two sections:

Section 1 describes the results for **small for-hire carriers**;

Section 2 contains data for **owner operators**.

#### Data Limitations

Users are advised that the financial data used in this chapter were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files.

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and they do not appear as expenses in the same way salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the administrative data source. The result is an underestimation of total expenses, thus resulting in unreasonably low operating ratios which, if taken out of context, would mislead data users.

For further information as to the limitations of these data, readers are invited to contact Transportation Division – telephone 613 951-2486 fax. 613 951-0579

#### Introduction

Les données du présent chapitre proviennent d'un échantillon des transporteurs canadiens qui ont touché des recettes annuelles brutes d'exploitation entre 25 milles et 1 million de dollars en 1991.

L'objectif de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, niveau III**, est de recueillir des renseignements sur la taille et le rendement des petits transporteurs. Les données sur le type d'activité et la région d'activité, les recettes et les dépenses, l'emploi, le matériel productif, la consommation en carburant et la distance sont incluses dans ce chapitre. Cette enquête dresse aussi un tableau des activités des **chauffeurs contractants**.

Une description générale de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises**, y compris des renseignements sur la qualité des données se retrouve au chapitre 8 de la présente publication.

Les données contenues dans ce chapitre présentent des estimations sur l'activité du camionnage pour 41 268 transporteurs représentés pour un échantillon de quelques 3 462 entreprises dénombrées. Les estimations financières de cette enquête ont été établies à l'aide des données administratives tirées du programme d'estimations des données de l'impôt.

Ce chapitre comporte deux parties:

La partie 1 présente les résultats pour les **petits transporteurs pour compte d'autrui**;

La partie 2 fournit des données sur les **chauffeurs contractants**.

#### Contraintes reliées aux données

Nous désirons informer les lecteurs que les données financières présentées dans ce chapitre sont tirées des dossiers administratifs (fichiers d'impôt) qui n'ont pas été amassés pour des fins statistiques. Les données financières ont été compilées par Statistique Canada pour un échantillon des dossiers de sociétés non-constituées, T1 tiré du fichier de l'impôt et des dossiers T2 de sociétés constituées des fichiers de l'impôt.

De plus les ratios d'exploitation n'apparaissent pas dans les tableaux étant donné les risques reliés à une mauvaise interprétation. Les sociétés non-constituées ne rapportent pas les coûts liés à la main-d'œuvre de la même manière que les sociétés constituées sur les formulaires d'impôt. Les propriétaires actifs des entreprises non-constituées tirent leur salaire à même les profits, et les dépenses ne sont donc pas étalées de la même façon que pour les sociétés constituées. Les coûts du carburant ont pu être rapportés dans plus d'une catégorie de dépenses ou, à l'occasion, ont été omis à la source des données administratives. Il en résulte généralement une sous-estimation des dépenses totales, et des ratios d'exploitation beaucoup trop bas. Pris hors contexte, les utilisateurs des données pourraient mal interpréter ces ratios d'exploitation.

Les utilisateurs sont priés de communiquer avec la division des Transports pour obtenir plus d'information touchant les contraintes de ces données au téléphone 613 951-2486 ou par facsimile 613 951-0579.

## Summary Results

- The estimated number of carriers with revenues less than \$1 million in 1991 reached 41,268. This represents 6,556 small for-hire carriers and 34,712 owner operators.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.6 billion for small for-hire carriers.
- Small for-hire carriers logged 1.2 billion kilometres while owner operators recorded 4.7 billion of kilometres.
- The average cost per litre of fuel was 45 cents for both types of carriers.

## Section 1 For-hire Carriers

The estimated number of small carriers was 6,556 in 1991. These carriers represented more than 80 % of all for-hire carriers which totalled 7,983. Table 6.1 shows an overview of the 1991 for-hire trucking industry.

However, their revenues represented only 16 % and their expenses 14 % of all for-hire revenues and expenses. Please note that the results from the Yukon Territory and the Northwest Territories have been merged in this section.

### Operating Revenues and Expenses

In 1991, small for-hire carriers earned \$1.6 billion in operating revenues, which averages out to \$238 thousand per carrier. The lowest provincial average revenue was \$183 thousand in Manitoba. The highest average revenue was \$327 thousand in Nova Scotia (see Table 6.2).

Operating expenses amounted to \$1.3 billion in 1991, or \$195 thousand per carrier. Provincial and territorial averages ranged from \$144 thousand in Manitoba to \$254 thousand in Ontario.

The most important expense item for for-hire carriers was salaries and wages, with 31 % of the total. Other significant items were fuel (15 %), depreciation (11 %), and maintenance (10 %). For-hire carriers in this revenue category spent less than 4 % of their budget on owner-operators. Finally, the general category "other expenses" accounted for 13 %.

### Principal Commodity By Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for small carriers. It totalled \$507 million or 32 % of the total estimated operating revenues. This activity is followed by the category "other commodities" and dry bulk materials with \$330 and \$306 million or 21 % and 20 % respectively; and then by forest products with \$202 million (13 %). Bulk liquid and household goods carriers' share of the operating revenues amounted to \$115 million (7.4 %) and \$103 million (6.6 %). (see Table 6.3)

## Résumé des résultats

- Le nombre estimatif de transporteurs ayant des recettes de moins d'un million de dollars en 1991 a été établi à 41 268. Ceci consiste en 6 556 petits transporteurs pour compte d'autrui et 34 712 chauffeurs contractants.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,6 milliards de dollars pour les petits transporteurs pour compte d'autrui.
- Les petits transporteurs routiers pour compte d'autrui ont parcouru 1,2 milliard de kilomètres alors que les chauffeurs contractants ont parcouru 4,7 milliards de kilomètres.
- Le prix moyen par litre de carburant était .45 cents pour les deux types de transporteurs.

## Partie 1 Transporteurs pour compte d'autrui

Le nombre estimé de petits transporteurs a atteint 6 556 en 1991. Ces transporteurs représentaient plus de 80 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui dont le nombre s'élevait à 7,983 transporteurs routiers. Le tableau 6.1 offre un aperçu de l'ensemble de l'industrie pour les transporteurs pour compte d'autrui en 1991.

Cependant, leurs recettes représentaient seulement 16 % et leurs dépenses 14 % de l'ensemble des recettes et dépenses des transporteurs pour compte d'autrui. À noter que les résultats pour le Territoire du Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont été amalgamés dans cette section.

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1991, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont amassé 1,6 milliard de dollars en recettes d'exploitation, ceci représente en moyenne 238 milles dollars par transporteur. À l'échelle nationale, les recettes moyennes les plus faibles ont été enregistrées au Manitoba soit 183 milles dollars. Les recettes moyennes les plus élevées se retrouvaient en Nouvelle-Écosse soit 327 milles dollars (voir le tableau 6.2).

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 1,3 milliards de dollars en 1991, soit 195 milles dollars par transporteur. Les dépenses moyennes à l'échelle provinciale et territoriale ont connu des écarts entre 144 milles dollars au Manitoba et 254 milles dollars en Ontario.

Les traitements et les salaires ont représenté la catégorie des dépenses la plus élevée soit 31 % du total. D'autres catégories importantes telles: le carburant (15 %), l'amortissement (11 %) et l'entretien (10 %). Les transporteurs pour compte d'autrui de cette catégorie ont dépensé moins de 4 % de leur budget pour les services des chauffeurs contractants. Enfin, notons que la catégorie «autres dépenses» représentaient 13 %.

### Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales demeure le principal type d'activité des petits transporteurs tout comme dans le cas des plus grands transporteurs. Les recettes se sont chiffrées à 507 millions de dollars soit 32 % des recettes estimatives totales. Cette activité est suivie par la catégorie «autres marchandises» et le transport de produits secs en vrac avec 330 millions et 306 millions de dollars soit 21 % et 20 % respectivement; suivi par le transport de produits forestiers avec 202 millions de dollars (13 %). Le transport de produits liquides en vrac et les articles ménagers partageaient des recettes de 115 millions (7,4 %) et 103 millions de dollars (6,6 %), (voir le tableau 6.3).



## Movement

In 1991, among the two types of carriers – intraprovincial and extraprovincial – those limited to intraprovincial movements accounted for 54 % (\$842 million) of all reported revenues by small carriers. Extraprovincial Carriers had revenues that totalled \$720 million (46 %). This contrasts with the larger carriers (chapter 2) where the distribution of revenues was only 18 % for the first type of carriers and 82 % for the second type (see Table 6.4).

## Employment

The number of employees for small for-hire carriers totalled 27,350. Full-time employees amounted to 20,390 (75 %) and part-time employees 6,960 (25 %). Drivers formed the largest category of full-time employees with 10,367 or 51 %, followed by working owners 6,502 (32 %) and other employees at 3,521 (17 %). While the part-time employees were divided mainly between drivers (42 %) and others (33 %), the rest 25 % were working owners (see Table 6.5).

Provincially, the largest proportion of full-time drivers (2,622) were employed by carriers domiciled in Ontario representing 25 % of the national total and almost half of the for-hire trucking employees in that province. Carriers domiciled in Quebec showed the largest number of full-time working owners, 1,974 or 30 %. They accounted for a quarter of the for-hire trucking employees in that province.

## Equipment

The estimated 6,556 small for-hire carriers, which represent 16 % of all for-hire revenues, operated an estimated total of 35,418 units of owned and leased equipment. This represented 20 % of all equipment operated by all for-hire carriers (excluding owner operators' equipment).

The fleet can be further subdivided by type: 14,388 (40 %) semi-trailers, 10,092 (29 %) straight trucks, 9,399 (27 %) road tractors and 1,500 (4 %) other units. It represented 13 % of all semi-trailers, 53 % of all straight trucks, 24 % of all road tractors operated, and 19 % of all other equipment operated by for-hire carriers (excluding owner operators equipment), (see Tables 6.1 and 6.6).

## Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors reached 1.2 billion kilometres for small for-hire carriers: 388 million (32 %) by straight trucks and 833 million (68 %) by road tractors. The proportion of small carriers in the overall distance travelled by all for-hire carriers (excluding owner operators) represented only 27 % but for straight trucks, it reached 53 % of the total distance travelled.

Road tractors operated by small carriers travelled 22 % of the total reported distance by this type of power unit. The national average distance for tractors was 89 thousand kilometres.

For road tractors, the provincial average distance was the highest in British Columbia at 114 thousand kilometres. The lowest average was in New Brunswick and Ontario at 73 thousand kilometres (see Table 6.7).

## Mouvements

En 1991, parmi les deux types de transporteurs – intraprovinciaux et extraprovinciaux, ceux dont les activités se limitaient à des mouvements intraprovinciaux ont déclaré 54 % (842 millions de dollars) de toutes les recettes des petits transporteurs. Les transporteurs extraprovinciaux ont amassé des recettes totalisant 720 millions de dollars (46 %). Cela diffère des proportions observées dans le cas des plus grands transporteurs (chapitre 2) alors que les transporteurs du premier type n'avaient que 18 % des recettes et que ceux du deuxième type en avaient 82 % (voir le tableau 6.4).

## Emploi

Le nombre d'employés chez les petits transporteurs routiers a atteint 27 350 personnes dont 20 390 employés à temps plein (75 %) et 6 960 employés à temps partiel (25 %). Les chauffeurs ont représenté la plus grande partie des effectifs à temps plein avec 10 367 postes ou 51 %, suivis par les propriétaires actifs 6 502 (32 %) et par les autres employés 3 521 (17 %). Alors que dans le cas des employés à temps partiel, les chauffeurs ont représenté 42 % des effectifs, les autres employés 33 % et le reste (25 %) se composait de propriétaires actifs (voir le tableau 6.5).

À l'échelle provinciale, la plus grande proportion de chauffeurs à temps plein (2 622) ont été employés par des transporteurs domiciliés en Ontario, soit 25 % du total national et presque la moitié des employés du camionnage pour compte d'autrui de cette province. Les transporteurs domiciliés au Québec avaient le plus grand nombre de propriétaires actifs à temps plein, soit 1 974 ou 30 %. Ils ont compté pour plus du quart de tous les employés des transporteurs pour compte d'autrui de cette province.

## Matériel productif en service

Les quelques 6 556 petits transporteurs pour compte d'autrui, qui représentent 16 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui, ont exploité au total 35 418 pièces d'équipement possédés et loués (unités motorisées et remorques). Ces unités représentaient 20 % de toutes les unités exploitées par tous les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des chauffeurs contractants).

La flotte de véhicules peut être subdivisée selon le type, soit: 14 388 (40 %) semi-remorques, 10 092 (29 %) camions, 9 399 (27 %) tracteurs routiers et 1 500 (4 %) autres unités. Cela représentait 13 % de toutes les semi-remorques, 53 % de tous les camions, 24 % de tous les tracteurs routiers, et 19 % de toutes les autres unités utilisées par les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des véhicules exploités par les chauffeurs contractants), (voir les tableaux 6.1 et 6.6).

## Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers des petites transporteurs pour compte d'autrui s'est chiffrée à 1,2 milliards de kilomètres, soit 388 millions (32 %) de kilomètres pour les camions et 833 millions (68 %) pour les tracteurs routiers. La proportion de la distance parcourue par les petits transporteurs par rapport à la distance parcourue par tous les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des chauffeurs contractants) a été établie à 27 % mais dans le cas des camions, cette proportion a atteint 53 % pour les petits transporteurs.

Les tracteurs routiers utilisés par les petits transporteurs ont parcouru 22 % de la distance totale parcourue par ce type d'unité motorisée. La distance moyenne annuelle pour les tracteurs routiers a été établie à 89 milles kilomètres.

En ce qui a trait aux tracteurs routiers, la distance moyenne provinciale était la plus élevée chez les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique soit 114 milles kilomètres. Le Nouveau-Brunswick et l'Ontario enregistraient la plus faible distance moyenne avec 73 milles kilomètres (voir le tableau 6.7).



## Fuel

In 1991, smaller carriers consumed a total of 559 million litres of fuel. The average fuel cost per litre was 45 cents. Provincially, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in Manitoba and Alberta to a high of 49 cents per litre in Newfoundland and Prince Edward Island (see Table 6.8).

## Section 2 Owner Operators

In 1991, the estimated number of owner operators reached 34,712. Owner operators can be subdivided according to the type of carriers that hire them. Thus, of the 34,712 owner operators, 60 % worked for for-hire carriers, 29 % worked for private carriers and 11 % worked for both (see Table 6.9).

### Region of Domicile

Owner operators based in Ontario and in Quebec represented almost half of all owner operators at 33 % and 16 % respectively in 1991. The Prairies had 23 % and British Columbia 17 % of all owner operators in the country. The Atlantic region's share reached 10 %, while the Territories had less than one percent. This geographic distribution is similar to small for-hire carriers except for the central regions.

### Operating Revenues and Expenses

In 1991, owner operators earned operating revenues of \$4.2 billion. Revenues for owner operators represent expenditure for the carriers that hire them. The national average revenue per owner operator was \$121 thousand, provincially with a low of \$104 thousand recorded in Newfoundland and a high of \$141 thousand in New Brunswick (see Table 6.10).

Operating expenses amounted to \$3 billion in 1991. The national average expense was \$86 thousand per owner operator, with a low of \$76 thousand in Newfoundland and a high of \$109 thousand in the Territories.

The distribution of expenses for owner operators has the same four major expenses as for the small for-hire companies (see section 1). Wages and fuel accounted respectively for 22 % and 19 % of expenses, followed by depreciation (14 %) and maintenance (12 %). Finally, note that the general category "other expenses" accounted for 18 % of all expenses items.

### Principal Commodity by Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for owner operators representing \$1.3 billion (31 %) of revenues, almost the same as for small for-hire carriers. This activity was followed by the carriage of dry bulk materials \$1.1 billion (25 %), forest products at \$698 million (17 %), other commodities at \$652 million (16 %), liquid bulk at \$422 million (10 %) and finally household goods accounted for less than 2 % at \$62 million of owner operators' revenues (see Table 6.11).

## Carburant

En 1991, les petits transporteurs ont consommé au total 559 millions de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 45 cents pour ces transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 43 cents au Manitoba et en Alberta à 49 cents par litre à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard (voir le tableau 6.8).

## Partie 2 Chaqueurs contractants

En 1991, le nombre estimé de chaqueurs contractants s'est établi à 34 712. Les chaqueurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteurs qui les engagent. Ainsi, des 34 712 chaqueurs contractants, 60 % ont travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui, 29 % pour des transporteurs pour compte propre et 11 % ont travaillé pour les deux types de transporteurs (voir le tableau 6.9).

### Région de domicile

Les chaqueurs contractants domiciliés en Ontario et au Québec comptait presque la moitié de tous les chaqueurs contractants avec 33 % et 16 % respectivement en 1991. Les Prairies ont représenté 23 % et la Colombie-Britannique 17 % de tous les chaqueurs contractants. La part des chaqueurs contractants de la région de l'Atlantique a atteint 10 %, tandis que dans les Territoires on dénombrait moins d'un pourcent des chaqueurs contractants. Cette répartition géographique est similaire à celle des petits transporteurs à l'exception des régions centrales.

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1991, les chaqueurs contractants ont généré des recettes d'exploitation de 4,2 milliards de dollars. Les recettes tirées par les chaqueurs contractants sont représentées par des dépenses pour les transporteurs qui les engagent. La moyenne nationale des revenus pour les chaqueurs contractants était de 121 mille dollars. Les recettes moyennes provinciales les plus faibles ont été rapportées à Terre-Neuve à 104 mille dollars tandis que les plus élevées ont été retrouvées au Nouveau-Brunswick soit 141 mille dollars (voir le tableau 6.10).

Les dépenses d'exploitation ont atteint 3 milliards de dollars en 1991. La moyenne nationale pour les chaqueurs contractants était de 86 mille dollars. À Terre-Neuve, les chaqueurs contractants ont affiché les dépenses les moins élevées soit une moyenne de 76 mille dollars alors que les Territoires ont enregistré la moyenne de dépenses la plus élevée à 109 mille dollars.

La répartition des dépenses chez les chaqueurs contractants a comporté les mêmes quatre grandes catégories que chez les petits transporteurs pour compte d'autrui (voir partie 1). Les traitements et le carburant ont représenté respectivement 22 % et 19 % des dépenses suivi par l'amortissement (14 %) et l'entretien (12 %). Finalement, notons que la catégorie «autres dépenses» a représenté 18 % de toutes les catégories de dépenses.

### Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales constitue le plus important type d'activité pour les chaqueurs contractants avec 1,3 milliard (31 %) des recettes, une proportion similaire à celle des petits transporteurs. Suivi par le transport des produits secs en vrac avec des recettes de 1,1 milliard de dollars (25 %), les produits forestiers 698 millions de dollars (17 %), les autres produits 652 millions de dollars (16 %) et les produits liquides en vrac 422 millions de dollars (10 %). Le transport d'articles ménagers ont représenté moins de 2 % (62 millions de dollars) des recettes des chaqueurs contractants (voir le tableau 6.11).

## Equipment

The estimated 34,712 owner operators operated 72,455 units of equipment. Owner operators operated 27,309 road tractors or 37 % while straight trucks represented 33 % (or 23,662) of operated equipment (see Table 6.12).

## Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors operated by owner operators totalled 4.7 billion kilometres: 1.2 billion (27 %) by straight trucks and 3.5 billion (73 %) by road tractors (see Table 6.13).

The national average distance travelled by owner operators was 54 thousand kilometres for straight trucks and 127 thousand kilometres for road tractors. The equivalent figures for small for-hire carriers were 38 and 89 thousand kilometres respectively (see Table 6.15).

## Fuel

In 1991, owner operators consumed a total of 2.1 billion litres of fuel. The average fuel cost per litre was 45 cents comparable to small carriers. Provincially, the cost of fuel varied from a low of 43 cents in the Prairies to a high of 52 cents per litre in Newfoundland (see Table 6.14).

The amount of fuel used to travel 100 kilometres reached 45 litres nationally. Owner operators domiciled in Prince Edward Island, New Brunswick, Quebec and in Yukon used the most fuel to travel 100 kilometres at 48 litres. While those domiciled in Nova Scotia, in Ontario and Saskatchewan used the least amount of fuel at 43 litres per 100 kilometres.

## Matériel productif en service

Le nombre estimatif de 34 712 chauffeurs contractants, ont exploité 72 455 d'unités. Ils ont utilisé 27 309 tracteurs routiers ou 37 %. Les camions ont compté pour 33 % (soit 23 662) des unités exploitées (voir le tableau 6.12).

## Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers a atteint 4,7 milliards de kilomètres: 1,2 milliard (27 %) pour les camions et 3,5 milliards (73 %) pour les tracteurs routiers (voir le tableau 6.13).

La distance moyenne annuelle parcourue par les chauffeurs contractants s'est chiffré à 54 milles kilomètres pour les camions et à 127 milles kilomètres pour les tracteurs routiers. Les données équivalentes pour les petits transporteurs pour compte d'autrui se sont établies à 38 et 89 milles kilomètres respectivement (voir le tableau 6.15).

## Carburant

En 1991, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,1 milliards de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 45 cents comme pour les petits transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 43 cents dans les Prairies à 52 cents par litre à Terre-Neuve (voir le tableau 6.14).

La quantité de carburant pour parcourir 100 kilomètres s'est chiffrée à 45 litres à l'échelle nationale. Les chauffeurs contractants domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, au Québec et au Yukon ont consommé le plus de carburant pour parcourir 100 kilomètres soit 48 litres. Alors que ceux domiciliés en Nouvelle-Écosse, en Ontario et en Saskatchewan ont consommé le moins de carburant soit 43 litres pour 100 kilomètres parcourus.





Table 6.1

**Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Revenue Class, For-Hire Carriers**

Tableau 6.1

**Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires selon le revenu, camionnage pour compte d'autrui**

		1991			Total <sup>1</sup>
		> \$5 million	≥ \$1 to 5 million	≥ \$25k to \$1 million	
		> 5 millions \$	≥ 1 à 5 millions \$	≥ 25k à 1 million \$	
Estimated number of carriers – Nombre estimatif de transporteurs	No. – Nbre	332	1,095	6,556	7,983
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000	5,907	2,528	1,562	9,997
Operating Expenses – Total <sup>1</sup> Dépenses d'exploitation	"	5,791	2,376	1,277	9,445
Transportation Expenses – Frais de transport	"	3,643	1,522	931	6,095
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	"	487	284	128	899
Terminal Expenses – Frais de terminus	"	480	43	–	522
Administrative and General Office Expenses <sup>2</sup> – Frais d'administration et frais généraux <sup>2</sup>	"	1,182	528	218	1,929
Operating ratio – Ratio d'exploitation		.980	.940	(3)	
Number of employees – Total – Nombre d'employés	No. – Nbre	49,713	22,903	20,393	93,010
Salaries and wages – Total – Traitements et salaires	\$'000,000	1,569	689	395	2,652
Equipment operated – Total – Matériel productif en service	No. – Nbre	99,560	39,359	35,418	174,337
Straight trucks – Camions	"	4,762	4,368	10,092	19,222
Road tractors – Tracteurs routiers	"	18,735	10,501	9,399	38,635
Semi-trailers – Semi-remorques	"	70,531	20,034	14,388	104,953
Other – Autres	"	5,532	4,456	1,538	11,526

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

<sup>2</sup> Includes marketing, traffic and sales expenses. – Comprend les frais de commercialisation, de trafic et des services de vente.

<sup>3</sup> See note on data limitations. – Voir la note concernant les contraintes des données.

Table 6.2

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers, Level III**

No.			Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse
1	Estimated Number Reporting	No.	6,556	64	42	141
2	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$'000</b>	<b>1,562,448</b>	<b>18,966</b>	<b>11,444</b>	<b>46,111</b>
3	Transportation Revenues	"	1,555,375	18,733	11,261	46,111
4	Other Revenues	"	7,073	233	183	-
5	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>1,277,221</b>	<b>15,662</b>	<b>9,520</b>	<b>35,269</b>
6	Salaries and Wages	"	394,814	5,905	2,757	12,446
7	Benefits	"	18,949	143	39	255
8	Fuel	"	197,092	561	1,920	4,798
9	Owner Operator Expenses	"	43,437	154	17	878
10	Purchased Transport	"	97,410	285	290	1,842
11	Maintenance	"	128,308	735	1,525	2,140
12	Depreciation	"	145,182	2,239	1,032	3,758
13	Insurance	"	40,210	590	386	1,139
14	Rent	"	52,678	978	275	1,322
15	Other Expenses	"	159,141	4,072	1,279	6,692
16	Total Number of Full Time Employees	No.	20,393	432	146	576
			New Brunswick	Quebec		
			Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Estimated Number Reporting	No.	341	2,408	1,075	
2	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$'000</b>	<b>83,417</b>	<b>462,560</b>	<b>343,877</b>	
3	Transportation Revenues	"	83,302	460,825	342,191	
4	Other Revenues	"	116	1,735	1,686	
5	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>78,166</b>	<b>380,800</b>	<b>272,513</b>	
6	Salaries and Wages	"	11,003	93,991	98,838	
7	Benefits	"	1,960	4,852	6,527	
8	Fuel	"	28,950	57,184	37,168	
9	Owner Operator Expenses	"	-	12,196	8,647	
10	Purchased Transport	"	8,363	31,943	14,486	
11	Maintenance	"	7,324	46,985	21,503	
12	Depreciation	"	6,489	49,498	34,909	
13	Insurance	"	3,863	14,237	10,662	
14	Rent	"	946	16,645	13,265	
15	Other Expenses	"	9,267	53,267	26,507	
16	Total Number of Full Time Employees	No.	1,396	5,561	4,357	

Some totals may not add due to rounding.

Tableau 6.2

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
121	287	1,060	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>22,189</b>	<b>60,017</b>	<b>252,049</b>	<b>\$'000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
21,715	59,879	250,489	"	Recettes tirées du transport	3
474	139	1,560	"	Autres recettes	4
<b>17,404</b>	<b>51,552</b>	<b>202,258</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	5
5,123	15,601	70,534	"	Traitements et salaires	6
449	639	2,147	"	Bénéfices	7
3,539	10,657	27,032	"	Carburant	8
348	3,670	9,330	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
1,976	2,679	15,706	"	Achat de service de transport	10
1,830	4,805	18,235	"	Frais d'entretien	11
2,001	5,799	20,395	"	Amortissement	12
209	497	4,253	"	Frais d'assurances	13
401	3,212	7,088	"	Location	14
1,529	3,993	27,537	"	Autres dépenses	15
<b>445</b>	<b>1,023</b>	<b>2,829</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	16
British Columbia	Territories				
Colombie-Britannique	Territoires				
995		20	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>257,909</b>		<b>3,909</b>	<b>\$'000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
257,008		3,861	"	Recettes tirées du transport	3
901		47	"	Autres recettes	4
<b>210,821</b>		<b>3,257</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	5
77,735		882	"	Traitements et salaires	6
1,877		61	"	Bénéfices	7
24,875		407	"	Carburant	8
8,197		-	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
19,714		125	"	Achat de service de transport	10
22,674		551	"	Frais d'entretien	11
18,630		433	"	Amortissement	12
4,273		100	"	Frais d'assurances	13
8,402		144	"	Location	14
24,443		555	"	Autres dépenses	15
<b>3,391</b>		<b>238</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	16

Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.



Table 6.3

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.3

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

		Total <sup>1</sup>	General freight Marchandises générales	Household goods Articles ménagers	Bulk liquids Liquides en vrac	Dry bulk materials Produits secs en vrac	Forest products Produits forestiers	Other commodities Autres marchandises
Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants	No.-Nbre	6,556	1,690	412	350	2,068	940	1,096
<b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>	\$'000	<b>1,562,448</b>	<b>506,879</b>	<b>103,024</b>	<b>114,945</b>	<b>305,595</b>	<b>201,744</b>	<b>330,262</b>
Transportation Revenues – Recettes tirées du transport	"	1,555,375	505,265	102,314	114,183	303,303	200,761	329,549
Other Revenues – Autres recettes	"	7,073	1,614	710	762	2,291	983	714
<b>Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>1,277,221</b>	<b>418,713</b>	<b>89,801</b>	<b>92,305</b>	<b>237,671</b>	<b>160,456</b>	<b>278,275</b>
Salaries and Wages – Traitements et salaires	"	394,814	131,698	40,534	36,187	59,964	50,351	76,080
Benefits – Bénéfices	"	18,949	7,507	3,116	1,034	2,188	1,992	3,112
Fuel – Carburant	"	197,092	72,792	4,249	8,741	36,343	33,460	41,507
Owner operator expenses – Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	43,437	10,212	511	2,440	9,948	223	20,104
Purchased Transport – Achat de service de transport	"	97,410	23,682	4,123	5,738	18,545	6,100	39,221
Maintenance – Frais d'entretien	"	128,308	35,747	4,403	8,808	30,190	22,937	26,224
Depreciation – Amortissement	"	145,182	44,182	6,309	11,641	33,839	21,030	28,180
Insurance – Frais d'assurances	"	40,210	13,590	2,674	2,089	8,309	5,909	7,639
Rent – Location	"	52,678	25,447	5,067	2,154	8,519	4,087	7,404
Other Expenses – Autres dépenses	"	159,141	53,855	18,814	13,472	29,826	14,368	28,806
<b>Number of Full Time Employees – Total – Nombre d'employés à plein temps</b>	No.-Nbre	<b>20,393</b>	<b>7,319</b>	<b>1,734</b>	<b>1,447</b>	<b>3,554</b>	<b>2,373</b>	<b>3,966</b>
<b>For-hire Trucking Operations – Activités de camionnage pour compte d'autrui:</b>								
Estimated Number of For-Hire Truckers – Nombre estimatif de camionneurs pour compte d'autrui	"	6,556	1,690	412	350	2,068	940	1,096
Equipment Operated – Total – Matériel productif en service	"	35,418	11,829	2,155	1,605	7,737	4,015	8,076
Straight trucks – Camions	"	10,092	3,262	1,025	788	3,522	573	923
Distance travelled – Distance parcourue	'000 km	387 680	117 371	50 337	32 118	126 710	24 029	37,115
Average distance – Distance moyenne	"	38	36	49	41	36	42	40
Road tractors – Tracteurs routiers	No.-Nbre	9,399	3,092	508	372	1,230	1,377	2,821
Distance travelled – Distance parcourue	'000 km	833 176	270 475	29 860	36 718	109 101	122 916	264,105
Average distance – Distance moyenne	"	89	87	59	99	89	89	94
Semi-trailers – Semi-remorques	No.-Nbre	14,388	5,205	622	342	2,368	1,908	3,944
Other – Autres	"	1,538	271	1	103	617	158	388
<b>Total distance</b>	'000 km	<b>1 220 856</b>	<b>387 846</b>	<b>80 197</b>	<b>68 836</b>	<b>235 811</b>	<b>146 945</b>	<b>301 221</b>
<b>Fuel consumed – Total – Carburant consommé</b>	'000 L	<b>559 178</b>	<b>166 462</b>	<b>24 020</b>	<b>28 776</b>	<b>115 391</b>	<b>82 762</b>	<b>141 767</b>
<b>Average Firm Size – Taille moyenne de l'entreprise:</b>								
Average operating expense – Frais d'exploitation moyens	\$'000	195	248	218	264	115	171	254
Average number of full time employees – Nombre moyen d'employés à plein temps <sup>2</sup>	No.-Nbre	3	4	4	4	2	3	4
Average number of equipment per firm – Nombre moyen d'unités par entreprise	"	5	7	5	5	4	4	7

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Working owner included – Incluant les propriétaires actifs.

Table 6.4

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics by type of movement, Canada, For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.4

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

		Intra provincial Carriers  Transporteurs Intra-provinciaux	Extraprovincial Carriers – Transporteurs extraprovinciaux					
			Total <sup>1</sup>	Intra Provincial	Inter Provincial	International		
						Sub-Total <sup>1</sup>	Into Canada	Out of Canada
						Sous-total <sup>1</sup>	À destination du Canada	En provenance du Canada
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	No.– Nbre	4,265	2,291					
<b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>	<b>\$'000</b>	<b>842,270</b>	<b>720,122</b>	<b>448,418</b>	<b>141,492</b>	<b>130,211</b>	<b>52,677</b>	<b>77,534</b>
<b>Operating Expenses – Total<sup>1</sup> Dépenses d'exploitation</b>	<b>"</b>	<b>673,990</b>	<b>603,187</b>	<b>373,551</b>	<b>120,953</b>	<b>108,683</b>	<b>43,974</b>	<b>64,709</b>
Transportation Expenses – Frais de transport	"	488,190	442,387	277,385	87,544	77,458	32,818	44,640
Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage	"	67,287	61,013	37,559	12,869	10,585	4,794	5,791
Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux	"	118,513	99,787	58,607	20,539	20,641	6,363	14,278
<b>Number of employees – Total<sup>2</sup> – Nombre d'employés</b>	<b>No.– Nbre</b>	<b>10,787</b>	<b>9,606</b>	<b>6,298</b>	<b>1,935</b>	<b>1,373</b>	<b>505</b>	<b>868</b>
<b>Salaries and wages – Total – Traitements et salaires</b>	<b>\$'000</b>	<b>230,925</b>	<b>163,882</b>	<b>105,722</b>	<b>30,714</b>	<b>27,445</b>	<b>10,701</b>	<b>16,744</b>
<b>Equipment operated – Total – Matériel productif en service</b>	<b>No.– Nbre</b>	<b>18,300</b>	<b>17,116</b>	<b>11,138</b>	<b>3,196</b>	<b>2,783</b>	<b>1,105</b>	<b>1,678</b>
Straight trucks – Camions	"	7,597	2,495	1,873	508	114	39	74
Road tractors – Tracteurs routiers	"	3,405	5,993	3,747	1,166	1,080	445	635
Semi-trailers – Semi-remorques	"	6,256	8,132	5,230	1,447	1,456	568	888
Other – Autres	"	1,042	496	288	74	134	53	81

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

<sup>2</sup> Full time employees only. – Employés à temps plein seulement.

Table 6.5

**Motor Carriers of Freight, 1991: Number of Employees by Type and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.5

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Quebec Québec
Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	6,556	64	42	141	341	2,408
<b>Employees - Employés:</b>						
Drivers - Chauffeurs						
Full Time - Plein temps	10,368	158	80	325	631	2,265
Part Time - Temps partiel	2,925	87	55	66	243	1,048
Other Employees - Autres employés						
Full Time - Plein temps	3,522	230	12	85	407	1,321
Part Time - Temps partiel	2,269	25	14	49	49	725
Working Owners - Propriétaires actifs						
Full Time - Plein temps	6,503	44	54	166	357	1,974
Part Time - Temps partiel	1,767	36	10	16	63	652
<b>Total</b>						
Full Time - Plein temps	20,393	432	146	576	1,396	5,561
Part Time - Temps partiel	6,962	148	79	132	355	2,426
Owner Operators - Chauffeurs contractant						
Full Time - Plein temps	2,103	34	10	32	35	738
Part Time - Temps partiel	880	4	8	10	17	293
					British Columbia Colombie-Britannique	Territories Territoires
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta		
Number - Nombre						
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	1,075	121	287	1,060	995	20
<b>Employees - Employés:</b>						
Drivers - Chauffeurs						
Full Time - Plein temps	2,622	192	678	1,408	1,854	154
Part Time - Temps partiel	342	49	166	498	353	18
Other Employees - Autres employés						
Full Time - Plein temps	513	90	40	316	452	55
Part Time - Temps partiel	542	80	83	364	328	9
Working Owners - Propriétaires actifs						
Full Time - Plein temps	1,222	163	304	1,105	1,084	29
Part Time - Temps partiel	282	27	74	407	196	3
<b>Total</b>						
Full Time - Plein temps	4,357	445	1,023	2,829	3,391	238
Part Time - Temps partiel	1,166	155	323	1,269	878	31
Owner Operators - Chauffeurs contractant						
Full Time - Plein temps	271	37	44	242	661	-
Part Time - Temps partiel	130	16	134	144	120	-



Table 6.6

**Motor Carriers of Freight, 1991: Equipment  
Operated by Province and Territory of Domicile,  
For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.6

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Matériel  
en service selon la Province ou le territoire de domicile,  
camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Autre matériel	
	Number - Nombre				
<b>Newfoundland - Terre-Neuve:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	125	129	167	35	457
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	9	36	-	-	46
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	57	103	119	18	297
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	-	30	-	-	30
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	200	291	549	214	1,254
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	8	37	-	-	45
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	519	592	336	21	1,467
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	16	37	-	-	53
<b>Quebec - Québec:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	2,909	2,596	4,254	293	10,052
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	363	616	-	-	980
<b>Ontario:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,921	1,916	3,317	179	7,333
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	119	387	-	-	506
<b>Manitoba:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	156	252	258	-	666
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	22	33	-	-	55
<b>Saskatchewan:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	915	266	1,095	193	2,470
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	156	41	-	-	197
<b>Alberta:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,537	1,584	2,287	360	5,769
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	112	285	-	-	398
<b>British Columbia - Colombie-Britannique:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	1,730	1,482	1,751	225	5,189
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	498	199	-	-	697
<b>Territories - Territoires:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués	21	187	254	-	464
Operated by Owner Operators - Exploités par les chauffeurs contractants	-	3	-	-	3
<b>CANADA:</b>					
Owned and Leased - Possédés et loués <sup>1</sup>	10,092	9,399	14,388	1,538	35,418
Operated by Owner Operator - Exploités par les chauffeurs contractants	1,303	1,705	-	-	3,008

<sup>1</sup> Owned and leased by a company - Possédés et loués par une entreprise.

Table 6.7

**Motor Carriers of Freight, 1991: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.7

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

	Total Distance	Straight Trucks			Road Tractors		
		Camions			Tracteurs routiers		
		Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator	Total	Owned & Leased	Operated by Owner Operator
			Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants		Possédés et loués	Exploités par les chauffeurs contractants
('000 km) – (en milliers de km)							
Newfoundland – Terre-Neuve	20 597	5 097	3 297	1 800	15 500	13 621	1 879
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	16 089	2 052	2 052	–	14 037	10 936	3 101
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	44 300	7 769	7 090	679	36 531	30 632	5 899
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	69 983	24 708	22 947	1 761	45 275	42 959	2 316
Quebec – Québec	434 383	150 629	138 108	12 520	283 755	236 383	47 372
Ontario	232 016	62 179	55 098	7 081	169 837	139 656	30 181
Manitoba	35 251	5 617	4 914	703	29 635	26 050	3 584
Saskatchewan	68 597	35 249	23 168	12 081	33 348	28 788	4 560
Alberta	266 264	81 475	76 589	4 886	184 789	154 892	29 896
British Columbia – Colombie-Britannique	216 645	74 487	53 600	20 886	142 159	128 095	14 063
Territories – Territoires	22 284	818	818	–	21 285	21 162	305
<b>CANADA</b>	<b>1 426 411</b>	<b>450 079</b>	<b>387 680</b>	<b>62 399</b>	<b>976 332</b>	<b>833 176</b>	<b>143 156</b>

*Note: Some totals may not add due to rounding.*

*Note: certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.*

Table 6.8

**Motor Carriers of Freight, 1991: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers, Level III**

Tableau 6.8

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average Cost per Litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No.-Nbre	Litres	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	64	6 251 584	3,048,719	.49
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	42	5 793 341	2,830,469	.49
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	141	17 252 091	8,307,551	.48
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	341	24 839 971	11,912,554	.48
Quebec - Québec	2,408	184 270 775	82,872,027	.45
Ontario	1,075	90 827 554	42,287,355	.47
Manitoba	121	13 983 933	6,018,628	.43
Saskatchewan	287	21 592 439	9,770,595	.45
Alberta	1,060	100 387 338	43,358,203	.43
British Columbia - Colombie-Britannique	995	85 947 495	38,780,560	.45
Territories - Territoires	20	8 031 687	3 567 876	.45
<b>CANADA<sup>1</sup></b>	<b>6,556</b>	<b>559 178 208</b>	<b>252,754,537</b>	<b>.45</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.9

**Motor Carriers of Freight, 1991: Type of Carriers by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

Tableau 6.9

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

Owner-Operator Working for				
Chauffeur-contractant travaillant pour				
	For-Hire Carriers	Private Carriers	Both	Total
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Les deux	
Number - Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve	290	140	96	526
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	91	62	39	192
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	779	212	150	1,140
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	827	619	212	1,658
Quebec - Québec	4,314	857	281	5,452
Ontario	6,146	4,220	1,176	11,542
Manitoba	941	434	176	1,551
Saskatchewan	835	363	172	1,370
Alberta	3,029	1,413	776	5,218
British Columbia - Colombie-Britannique	3,484	1,645	877	6,006
Territories - Territoires	33	11	13	57
<b>CANADA<sup>1</sup></b>	<b>20,768</b>	<b>9,977</b>	<b>3,966</b>	<b>34,712</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.



Table 6.10

## Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

No.			Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse
1	Estimated Number Reporting	No.	34,712	526	192	1,140
2	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$'000</b>	<b>4,213,024</b>	<b>54,638</b>	<b>24,433</b>	<b>140,591</b>
3	Transportation Revenues	"	4,187,722	54,330	24,256	138,137
4	Other Revenues	"	25,302	308	177	2,454
5	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>2,999,767</b>	<b>40,035</b>	<b>15,429</b>	<b>99,785</b>
6	Salaries and Wages	"	655,104	7,572	3,678	20,979
7	Benefits	"	33,104	237	99	988
8	Fuel	"	554,694	4,743	2,953	21,952
9	Owner Operator Expenses	"	26,678	121	356	395
10	Purchased Transport	"	157,273	354	659	3,137
11	Maintenance	"	366,832	3,297	1,862	11,317
12	Depreciation	"	439,958	6,920	2,081	13,943
13	Insurance	"	112,842	1,789	512	3,631
14	Rent	"	126,424	2,045	856	6,855
15	Other Expenses	"	526,857	12,957	2,373	16,588
16	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No.</b>	<b>51,813</b>	<b>607</b>	<b>256</b>	<b>1,765</b>
			New Brunswick	Quebec		
			Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Estimated Number Reporting	No.	1,658	5,452	11,542	
2	<b>Total Operating Revenues</b>	<b>\$'000</b>	<b>233,818</b>	<b>667,186</b>	<b>1,298,899</b>	
3	Transportation Revenues	"	230,533	664,577	1,292,583	
4	Other Revenues	"	3,285	2,609	6,315	
5	<b>Total Operating Expenses</b>	<b>"</b>	<b>160,091</b>	<b>514,538</b>	<b>922,890</b>	
6	Salaries and Wages	"	28,209	123,698	168,978	
7	Benefits	"	1,022	4,178	12,504	
8	Fuel	"	31,251	108,252	153,483	
9	Owner Operator Expenses	"	256	617	12,948	
10	Purchased Transport	"	8,097	24,186	52,981	
11	Maintenance	"	19,581	84,085	86,900	
12	Depreciation	"	25,656	63,831	140,703	
13	Insurance	"	5,743	22,809	42,726	
14	Rent	"	5,856	19,376	45,964	
15	Other Expenses	"	34,420	63,506	205,703	
16	<b>Total Number of Full Time Employees</b>	<b>No.</b>	<b>2,495</b>	<b>8,009</b>	<b>16,247</b>	

*Note: Some totals may not add due to rounding.*

Tableau 6.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
1,551	1,370	5,218	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>192,479</b>	<b>179,528</b>	<b>673,573</b>	<b>\$'000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
190,453	178,727	671,959	"	Recettes tirées du transport	3
2,026	801	1,613	"	Autres recettes	4
<b>119,795</b>	<b>122,436</b>	<b>465,139</b>	<b>"</b>	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	5
24,611	31,920	115,047	"	Traitements et salaires	6
582	1,417	5,351	"	Bénéfices	7
25,442	25,379	76,136	"	Carburant	8
2,203	213	5,813	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
2,018	3,826	30,989	"	Achat de service de transport	10
13,507	12,492	52,688	"	Frais d'entretien	11
16,480	19,237	71,059	"	Amortissement	12
1,787	2,082	15,111	"	Frais d'assurances	13
3,379	5,095	18,884	"	Location	14
29,786	20,776	74,061	"	Autres dépenses	15
<b>2,170</b>	<b>2,054</b>	<b>8,607</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	16
British Columbia		Northwest Territories			
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest			
6,006	31	26	Nbre	Nombre estimatif de déclarants	1
<b>739,866</b>	<b>3,160</b>	<b>4,854</b>	<b>\$'000</b>	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
734,299	3,125	4,743	"	Recettes tirées du transport	3
5,567	35	111	"	Autres recettes	4
<b>533,402</b>	<b>2,434</b>	<b>3,793</b>	<b>"</b>	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	5
128,598	571	1,241	"	Traitements et salaires	6
6,695	14	17	"	Bénéfices	7
104,546	309	251	"	Carburant	8
3,757	-	-	"	Dépenses au titre des chauffeurs contractants	9
30,751	98	176	"	Achat de service de transport	10
80,310	419	374	"	Frais d'entretien	11
78,936	358	754	"	Amortissement	12
16,493	76	83	"	Frais d'assurances	13
17,978	35	100	"	Location	14
65,338	554	795	"	Autres dépenses	15
<b>9,505</b>	<b>42</b>	<b>57</b>	<b>Nbre</b>	<b>Total, nombre d'employés à plein temps</b>	16

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 6.11

**Motor Carriers of Freight, 1991: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Owner Operators**

Tableau 6.11

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, chauffeurs contractants**

		Total <sup>1</sup>	General freight	Household goods	Bulk liquids	Dry bulk materials	Forest products	Other commodities
			Marchandises générales	Articles ménagers	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants	No.-Nbre	34,712	11,019	413	2,817	11,084	4,346	5,034
<b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation<sup>1</sup></b>	\$'000	4,213,024	1,313,328	62,154	421,700	1,065,648	698,003	652,191
Transportation Revenues – Recettes tirées du transport	"	4,187,722	1,309,879	60,608	420,900	1,053,990	692,764	649,582
Other Revenues – Autres recettes	"	25,302	3,449	1,546	800	11,658	5,239	2,609
<b>Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation<sup>1</sup></b>	"	2,999,767	968,754	47,970	300,044	724,625	492,454	465,920
Salaries and Wages – Traitements et salaires	"	655,104	200,159	19,557	88,437	139,671	117,676	89,605
Benefits – Bénéfices	"	33,104	10,398	1,364	3,021	6,252	7,416	4,653
Fuel – Carburant	"	554,694	202,170	2,279	55,853	104,152	93,634	96,607
Owner operator expenses – Dépenses au titre des chauffeurs contractants	"	26,678	7,299	132	2,652	10,179	2,324	4,092
Purchased Transport – Achat de service de transport	"	157,273	52,514	4,819	14,674	36,897	24,338	24,030
Maintenance – Frais d'entretien	"	366,832	107,908	2,570	39,214	89,558	71,735	55,847
Depreciation – Amortissement	"	439,958	123,091	3,955	42,146	119,547	77,533	73,686
Insurance – Frais d'assurances	"	112,842	40,451	1,740	9,016	28,367	15,727	17,541
Rent – Location	"	126,424	52,320	3,465	9,454	28,171	13,027	19,986
Other Expenses – Autres dépenses	"	526,857	172,444	8,088	35,577	161,831	69,044	79,873
<b>Number of Full Time Employees – Total – Nombre d'employés à plein temps</b>	No.-Nbre	51,813	17,024	845	5,094	14,268	6,854	7,728
<b>Owner Operators – Chauffeurs contractants:</b>								
Estimated Number of Owner Operators – Nombre estimatif de chauffeurs contractants	No.-Nbre	34,712	11,019	413	2,817	11,084	4,346	5,034
<b>Equipment Operated – Total – Matériel productif en service</b>	"	72,455	20,282	1,093	6,027	22,095	11,840	11,119
Straight trucks – Camions	"	23,662	5,976	853	1,759	11,221	1,159	2,695
Distance travelled – Distance parcourue	'000 km	1 267 573	386 577	15 909	110 566	470 181	103 001	181 339
Average distance – Distance moyenne	"	54	65	19	63	42	89	67
Road Tractors – Tracteurs routiers	No.-Nbre	27,309	9,733	129	2,739	5,104	5,186	4,418
Distance travelled – Distance parcourue	'000 km	3 469 439	1 448 564	12 691	394 890	494 849	553 919	564 527
Average distance – Distance moyenne	"	127	149	98	144	97	107	128
Semi-trailers – Semi-remorques	No.-Nbre	18,815	4,246	92	1,482	4,534	4,896	3,565
Other – Autres	"	2,668	326	20	46	1,236	599	442
<b>Total distance</b>	'000 km	4 737 012	1 835 141	28 600	505 456	965 030	656 920	745 865
<b>Fuel consumed – Total – Carburant consommé</b>	'000 L	2 119 045	781 149	11 125	227 666	448 217	327 797	323 091
<b>Average Firm Size – Taille moyenne de l'entreprise:</b>								
Average operating expense – Frais d'exploitation moyens	\$'000	86	88	116	107	65	113	93
<b>Average number of full time employees – Nombre moyen d'employés à plein temps<sup>2</sup></b>	No.-Nbre	1	2	2	2	1	2	2
Average number of equipment per owner operator – Nombre moyen d'unités par chauffeurs contractants	"	2	2	3	2	2	3	2

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Working owner included – Incluant les propriétaires actifs.



Table 6.12

**Motor Carriers of Freight, 1991: Equipment  
Operated by Province and Territory of Domicile,  
Owner Operators**

Tableau 6.12

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Matériel  
en service selon la Province ou le territoire de domicile,  
chauffeurs contractants**

	Straight Trucks	Road Tractors	Semi- Trailers	Other Equipment	Total
	Camions routiers	Tracteurs remorques	Semi- matériel	Autre	
	Number - Nombre				
Newfoundland - Terre-Neuve	430	401	382	9	1,222
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	181	167	124	31	502
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	808	896	753	85	2,542
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	802	1,631	1,224	124	3,782
Quebec - Québec	4,015	4,111	3,366	122	11,614
Ontario	8,429	8,132	4,395	1,216	22,172
Manitoba	645	1,561	963	32	3,200
Saskatchewan	867	1,378	1,235	166	3,645
Alberta	3,446	4,344	3,449	325	11,564
British Columbia - Colombie-Britannique	3,969	4,644	2,885	543	12,041
Yukon	24	24	23	6	77
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	46	20	17	10	93
<b>CANADA<sup>1</sup></b>	<b>23,662</b>	<b>27,309</b>	<b>18,815</b>	<b>2,668</b>	<b>72,455</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.13

**Motor Carriers of Freight, 1991: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

Tableau 6.13

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Total Distance Distance total	Straight Trucks Camions Operated by Owner Operator Exploités par les chauffeurs contractants	Road Tractors Tracteurs routiers Operated by Owner Operator Exploités par les chauffeurs contractants
	('000 km) - (en milliers de km)		
Newfoundland - Terre-Neuve	63 667	21 130	42 537
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	24 374	8 399	15 976
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	169 475	38 488	130 987
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	252 022	35 839	216 183
Quebec - Québec	674 530	189 195	485 334
Ontario	1 386 190	346 293	1 039 897
Manitoba	305 399	36 325	269 075
Saskatchewan	257 251	61 395	195 856
Alberta	818 408	263 887	554 521
British Columbia - Colombie-Britannique	778 373	264 428	513 945
Yukon	4 096	982	3 115
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	3 227	1 214	2 013
<b>CANADA<sup>1</sup></b>	<b>4 737 012</b>	<b>1 267 573</b>	<b>3 469 439</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 6.14

**Motor Carriers of Freight, 1991: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

Tableau 6.14

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

	Estimated Number Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average Cost per Litre
	Nombre estimatif de déclarants	Carburant consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No. - Nbre	Litres	\$	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	526	29 700 973	15,354,480	.52
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	192	11 746 273	5,652,761	.48
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,140	73 281 970	36,190,618	.49
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,658	121 698 954	59,445,747	.49
Quebec - Québec	5,452	326 350 094	160,090,470	.49
Ontario	11,542	594 105 995	267,893,449	.45
Manitoba	1,551	141 972 032	60,469,785	.43
Saskatchewan	1,370	110 372 307	47,703,880	.43
Alberta	5,218	362 336 849	157,010,287	.43
British Columbia - Colombie-Britannique	6,006	344 069 062	151,383,619	.44
Yukon	31	1 947 870	909,777	.47
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	26	1 462 842	659,402	.45
<b>CANADA<sup>1</sup></b>	<b>34,712</b>	<b>2 119 045 221</b>	<b>962,764,275</b>	<b>.45</b>

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.



Table 6.15

**Motor Carriers of Freight, 1991: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers, Level III and Owner Operators**

Tableau 6.15

**Transporteurs routiers de marchandises, 1991: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants**

	Straight Trucks		Road Tractors	
	Camions		Tracteurs routiers	
	Owned & Leased  Possédés et loués	Operated by Owner Operator  Exploités par les chauffeurs contractants	Owned & Leased  Possédés et loués	Operated by Owner Operator  Exploités par les chauffeurs contractants
( '000 km / vehicle ) - ( en milliers de km par véhicule )				
Newfoundland - Terre-Neuve	26	49	105	106
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	36	46	106	96
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	35	48	105	146
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	44	45	73	133
Quebec - Québec	47	47	91	118
Ontario	29	41	73	128
Manitoba	31	56	104	172
Saskatchewan	25	71	108	142
Alberta	50	77	98	128
British Columbia - Colombie-Britannique	31	67	86	111
Yukon	32	40	114	130
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	42	26	86	101
<b>CANADA</b>	<b>38</b>	<b>54</b>	<b>89</b>	<b>127</b>

## Chapter VII Transportation of Dangerous Goods

by Marcia Santiago

## Chapitre VII Transport des marchandises dangereuses

par Marcia Santiago

### Introduction

Cargo transportation is an essential element of economic activity. The transportation system itself – roads, railways, pipelines and seaways – is a tangible link between industrial production and the consumer population.

Many aspects of transportation are associated with some level of environmental impact, including fossil fuel consumption, land use change and pollution from both the vehicles and people that use the transportation network. These may be measured in terms of either energy and material consumed or substances released into the environment. Other aspects of transportation, such as environmental risk, are not so easily quantified. This is because risk to the environment is quite different in nature from impact. The potential for impact is substantially more difficult to describe than an actual or realized effect. It is, nonetheless, a dynamic element of the relationship between the human and physical environments.

This chapter examines the regulation concerning the transport of dangerous goods in Canada. This is followed by the presentation and discussion of a variety of data on the tonnage of dangerous goods moved by various modes of transport, and on accidents involving dangerous goods. These two sets of data are used to estimate some simple indicators of the risk of accidental release of material associated with transportation of dangerous goods.

### Transport Regulations

In a practical sense, risk in transportation is usually understood in terms of human safety. Transportation is regulated on two levels: in the economic or competitive context, as well as in terms of safety. Safety is one of the main objectives of the National Transportation Policy (National Transportation Act 1987).

Dangerous goods are encountered in many economic activities, notably in many basic resource industries. In various forms, they are involved in virtually all types of manufacturing. Many are not intrinsically dangerous to the physical environment. In fact, most are regulated on the basis of their potential danger to transportation safety and human health. The term "dangerous goods" may, as such, be misleading in an environmental context but it is used in this chapter because it is the regulatory term of reference.

In Canada, the movement of dangerous goods is largely controlled through the federal Transport of Dangerous Goods Act (1985) and its associated Regulations (1985, 1989). This legislation applies to all domestic and international movements of dangerous goods by Canadian carriers.

Within this context, dangerous goods are those commodities recognized by the Act as "any product, substance, or organism included by its nature or by the regulations in any of the classes listed in the Schedule" to the Act. This schedule contains over 3 000 commodities, which are classified by United Nations Product Identification Numbers (PIN). These dangerous goods are aggregated into nine classes which form the basis of specific regulatory measures. Dangerous goods are controlled at all stages of transport: labelling of shipments, identification of hazardous substances

### Introduction

Le transport des marchandises est un élément essentiel de l'activité économique. Le réseau de transport en soi – routes, voies ferrées, pipelines et voies maritimes – constitue un lien tangible entre la production industrielle et les consommateurs.

De nombreux aspects du transport sont associés à un certain degré d'incidence environnementale, notamment la consommation de combustibles fossiles, la modification de l'utilisation des sols et la pollution produite à la fois par les véhicules et les personnes qui utilisent le réseau de transport. Ces incidences peuvent être mesurées en termes soit de l'énergie et des matières utilisées, soit des substances émises dans l'environnement. D'autres aspects du transport, comme les risques pour l'environnement, ne sont pas faciles à quantifier. Par sa nature, un risque pour l'environnement est très différent d'une incidence sur l'environnement. Une incidence potentielle est beaucoup plus difficile à décrire qu'un effet réel. Elle constitue néanmoins un élément dynamique du rapport entre les environnements humain et physique.

Le présent chapitre examine la réglementation concernant les marchandises dangereuses au Canada. Suivent une présentation et une explication des données sur le volume de marchandises dangereuses transporté selon le mode de transport et sur les accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses. Ces deux ensembles de données servent à construire des indicateurs simples sur le risque d'accident avec déversement de matière lors du transport de marchandises dangereuses.

### Règlements concernant le transport

Dans un sens pratique, le risque en matière de transport est généralement interprété en termes de sécurité pour les personnes. Le transport est réglementé à deux niveaux: dans le contexte économique ou concurrentiel, ainsi qu'en termes de sécurité. La sécurité est l'un des principaux objectifs de la Politique nationale en matière de transport (Loi de 1987 sur les transports nationaux).

Les marchandises dangereuses se retrouvent dans de nombreuses activités économiques, notamment dans les industries extractives. Sous diverses formes, elles entrent dans presque tous les types de fabrication. Bon nombre d'entre elles ne sont pas intrinsèquement dangereuses pour l'environnement physique. En fait, la plupart sont réglementées en fonction de leur danger potentiel pour la sécurité du transport et la santé des personnes. L'expression «marchandises dangereuses» peut donc être trompeuse dans un contexte environnemental, mais elle est utilisée ici parce que c'est le terme consacré dans les règlements.

Au Canada, le mouvement des marchandises dangereuses est surtout régi par la Loi fédérale sur les transports de marchandises dangereuses (1985) et ses règlements d'application (1985, 1989). Cette loi s'applique à tous les mouvements intérieurs et internationaux de marchandises dangereuses effectués par des transporteurs canadiens.

Dans ce contexte, les marchandises dangereuses sont les marchandises reconnues par la Loi comme étant «un produit, une substance ou un organisme inclus par sa nature ou par les règlements dans une des classes énumérées dans l'annexe» de la Loi. Cette annexe contient plus de 3 000 marchandises classées en fonction du Numéro d'identification du produit (NIP) des Nations Unies. Ces marchandises dangereuses sont réparties en neuf classes qui sont à la base de mesures réglementaires spécifiques. Les marchandises dangereuses sont contrôlées à transport: étiquetage des expéditions, identification des substances dangereuses sur les connaissements et les



on bills of lading and cargo manifests, and marking of vehicles. These regulations also stipulate training of anyone handling, offering to transport, or transporting dangerous goods.

## The Economic Context

Table 1 shows that, overall, road transport accounts for 46% of the dangerous cargo tonnage shipped. Shipments by rail and by marine carriers account for 31% and 24%, respectively. Flammable and combustible liquids (Class 3 substances) are the dangerous goods most commonly transported, representing 63% of the total weight of dangerous goods shipments. In terms of the mode of transport, flammable and combustible liquids represent 85% of international marine, 78% of for-hire trucking and 24% of rail shipments of dangerous goods.

## Rail Movements

Dangerous goods represented 9%, by weight, of all commodities transported by rail within Canada and across the Canada-U.S. border in 1989. Domestic shipments of dangerous goods amounted to 11 million tonnes (or 68% of the total weight of dangerous goods shipments) and 181 thousand carloads (or 72% of total carloads shipped). Trans-border shipments contributed the remainder, at 5 million tonnes and 69 thousand carloads. These movements are summarized, by origin and destination, in Table 2.

Differences in unit weight (that is, the average weight per carload) across rail corridors may be attributed to a number of factors. High unit weights (e.g., 74 tonnes per car for domestic movements originating in Alberta) may indicate that the dangerous goods carried mainly consist of heavy, bulk materials. These would include crude petroleum oil or semi-refined petroleum products. Lower unit weights might suggest that the commodities being transported are more refined and less dense products. Low unit weights may also indicate that dangerous goods are being carried in mixed carloads with other, non-regulated products.

One fifth of rail movements in dangerous goods (representing 4 million tonnes and 49 thousand carloads) took place within provincial boundaries. Interprovincial shipments totalled 7 million tonnes (42%) and 195 thousand carloads. Alberta, Ontario and Quebec accounted for most of the activity.

Six products account for 44% of the dangerous goods tonnage transported by rail from the U.S. Ranked highest, in terms of tonnage, is sodium hydroxide (81 thousand tonnes, Class 8). In this group, there are also two Class 3 commodities: cyclohexane (74 thousand tonnes) and benzene (27 thousand tonnes). Isobutylene (71 thousand tonnes) and propylene (65 thousand tonnes) are both Class 2 substances. One commodity, ethylenediamine tetra-acetic acid (EDTA), is classified by Transport Canada as an environmentally hazardous substance (Class 9.2, 44 thousand tonnes).

Similarly, among rail shipments of dangerous goods from Canada to the U.S., five products account for half of the tonnage. Three of these are compressed or liquefied gases (Class 2): ammonia (902 thousand tonnes), isobutane (396 thousand tonnes), and propane (313 thousand tonnes). Asbestos (473 thousand tonnes, Class 9) and sulphuric acid (468 thousand tonnes, Class 8) are also substantial components of the activity.

## Road Movements

As in other industrial economies, road transport accounts for most of the dangerous cargo shipments within Canada (OECD, 1988). This reflects, to a great extent, the prominence of for-hire trucking in local freight distribution.

manifestes de transport, et marquage des véhicules. Les règlements stipulent aussi que toute personne manipulant, offrant de transporter ou transportant des marchandises dangereuses doit recevoir une formation adéquate.

## Le contexte économique

Le tableau 1 montre que, en termes de poids, le transport routier accapare 46% de l'expédition des marchandises dangereuses. Les expéditions par les transporteurs ferroviaires et maritimes représentent respectivement 31% et 24%. Les liquides inflammables et combustibles (substances de classe 3) sont les marchandises dangereuses les plus transportées, représentant 63% du poids total. Ils constituent 85% des expéditions maritimes internationales, 78% des expéditions de camionnage pour le compte d'autrui et 24% des expéditions par chemin de fer.

## Transport ferroviaire

Les matières dangereuses représentaient 9%, en poids, de toutes les marchandises transportées par chemin de fer au Canada et de part et d'autre de la frontière avec les États-Unis en 1989. Les expéditions intérieures de matières dangereuses s'élevaient à onze millions de tonnes (ou 68% du poids total des marchandises dangereuses expédiées) et à 180 000 wagons (72% du total). Les expéditions outre-frontière constituent le reste de l'activité, soit 5 millions de tonnes et 69 000 wagons. Le tableau 2 résume ces mouvements par origine et destination.

Les écarts de poids unitaire (c'est-à-dire le poids moyen par wagon) dans les différents corridors ferroviaires peuvent être attribués à plusieurs facteurs. Un poids unitaire élevé (p. ex. 74 tonnes par wagon pour les mouvements intérieurs provenant de l'Alberta) peuvent indiquer que les marchandises dangereuses transportées comprenaient principalement des matières lourdes en vrac, notamment du pétrole brut et des produits pétroliers semi-raffinés. Un faible poids unitaire peut signifier qu'il s'agit de produits plus raffinés et moins denses. Un faible poids unitaire peut aussi indiquer que les marchandises dangereuses sont transportées dans des wagons à cargaison mixte, avec d'autres produits non réglementés.

Un cinquième des mouvements de marchandises dangereuses par chemin de fer, totalisant 4 millions de tonnes et 49 000 wagons, ont eu lieu dans les limites des provinces. Les expéditions interprovinciales ont totalisé 7 millions de tonnes (42%) et 195 000 wagons. La majeure partie de l'activité se concentre en Alberta, en Ontario et au Québec.

Six produits représentent 44% des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer – partir des États-Unis. Au premier rang en termes de tonnes de marchandises transportées se trouve l'hydroxyde de sodium (81 000 tonnes, classe 8). Dans le groupe de tête se trouvent aussi deux produits de classe 3, le cyclohexane (74 000 tonnes) et le benzène (27 000 tonnes). L'isobutylène (71 000 tonnes) et le propylène (65 000 tonnes) sont tous deux des substances de classe 2. Une marchandise, l'acide éthylènediamine tétra-acétique (EDTA) est classée par Transports Canada comme substance dangereuse pour l'environnement (classe 9.2, 44 000 tonnes).

De même, en ce qui a trait aux expéditions de marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada vers les États-Unis, cinq produits représentent la moitié du poids transporté. Trois de ces produits sont des gaz comprimés ou liquéfiés (classe 2): l'ammoniac (902 000 tonnes), l'isobutane (396 000 tonnes) et le propane (313 000 tonnes). L'amiante (473 000 tonnes, classe 9) et l'acide sulfurique (468 000 tonnes, classe 8) constituent également d'importants éléments de l'activité.

## Transport routier

Comme dans les autres économies industrialisées, le transport routier accapare la majeure partie des expéditions de marchandises dangereuses à l'intérieur du Canada, (OCDE, 1988). Ceci traduit dans une large mesure la prédominance du camionnage pour le compte d'autrui dans la distribution locale des marchandises.

Table 3 is a summary of interprovincial dangerous goods movement by for-hire trucking in 1989. Shipments between and within urban areas account for 40% (1.9 million) of the shipments and 23% (7.7 million tonnes) of the weight transported. About 244 thousand shipments are made within Toronto's Census Metropolitan Area (CMA), the greatest number of dangerous goods movements within an urban centre. The greatest concentration of tonnage is transported within the Vancouver CMA, which accounts for 1.7 million tonnes of dangerous goods. Transborder activity accounted for 2% of shipments and 5% of dangerous goods tonnage. Compared to transborder rail movements, this is a considerably lower proportion of activity.

## Accidents

Over time, the overall frequency of transportation accidents has tended simply to reflect the level of shipping activity. In 1991, the Transportation Safety Board reported a decrease in air and marine accidents compared to the previous year (TSB, 1992). In the same time period, there was an increase in the number of rail accidents but the accident rate actually declined somewhat (TSB, June 1992).

The pattern of transportation accidents that involve dangerous goods is also tied to the level of activity. Overland shipments account for most of the dangerous tonnage transported and it follows that the road and rail modes also account for most of the accidents involving dangerous goods (Table 4).

The likelihood of an accident may also be expressed, for either overland mode of transport, in terms of the total shipments. Among rail movements, it is estimated that one accident occurs for every 545 carloads, or 36 thousand tonnes, of dangerous goods transported. In for-hire trucking, the probability of accident is estimated at one in 21 thousand truckloads, or 70 thousand tonnes, of dangerous goods transported.

Between classes of dangerous goods, the occurrence of accidents is only weakly correlated with the quantities transported. In rail shipments, Class 3 substances account for 24% of the tonnage and 29% of the accidents (one accident for every 29 thousand tonnes transported). In road movements, these commodities account for 78% of the tonnage and 43% of the accidents (one accident for every 90 thousand tonnes transported).

An important dimension of any accident involving dangerous goods is whether or not material release occurs as a result of the accident. With the data provided in Table 4, it is difficult to ascertain whether material release in accidents is related to mode of transport. Overall, 71% of all accidents that involve dangerous goods do result in material release. By relating the frequency of material release to the number of accidents, there would appear to be many more accidents with material release by road transport (89%) than by rail (52%). However, in terms of the tonnage of cargo transported, rail and road shipments have about the same probability of material release; there is about one accident in which material is released for every 70 thousand tonnes of material transported.

Simple frequencies cannot truly depict the magnitude of the impact that results from the accidental release of dangerous cargo. For example, in the summer of 1991 an accident provoked the derailment of twenty-five cars in St. Lazare, Manitoba (TSB 1992). Ten were carrying dangerous cargo and four of those ruptured. A toxic cloud was released, which contained methanol and acetic anhydride, and village residents were temporarily removed from the area.

Le tableau 3 résume le mouvement des marchandises dangereuses d'une province à l'autre par le camionnage pour le compte d'autrui en 1989. Les expéditions entre les principaux centres urbains et à l'intérieur de ceux-ci représentent 40% (1,9 million) du total et 23% (7,7 millions de tonnes) du poids transporté. Le plus grand nombre de mouvements de marchandises dangereuses à l'intérieur d'un centre urbain, environ 244 000, ont eu lieu dans la région métropolitaine de recensement (RMC) de Toronto. En termes de poids, c'est dans la RMC de Vancouver que l'on a transporté le plus de marchandises dangereuses, 1,7 million de tonnes. Le transport outre-frontière représentait 2% des expéditions et 5% du poids des marchandises dangereuses transportées. Comparativement au transport par chemin de fer outre-frontière, il s'agit là de pourcentages beaucoup plus faibles.

## Accidents

Dans le temps, la fréquence des accidents de transport a tendance à être reliée au volume des expéditions. En 1991, le Bureau de sécurité des transports du Canada signalait une diminution des accidents aériens et maritimes comparativement à l'année précédente (OST, 1992). Au cours de cette même période, il y a eu augmentation du nombre d'accidents ferroviaires, mais le taux d'accident a en fait quelque peu diminué (OST, juin 1992).

Les accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses sont aussi en général reliés au volume de l'activité. La majeure partie des matières dangereuses, en poids, sont transportées par voie terrestre, et la majeure partie des accidents surviennent dans le transport routier et le transport ferroviaire (tableau 4).

Le risque d'accident peut également être exprimé en termes du volume total des expéditions par l'un ou l'autre mode de transport terrestre. En ce qui a trait aux mouvements ferroviaires, on estime qu'il survient un accident pour chaque 545 wagons, ou 36 000 tonnes, de matières dangereuses transportées. Dans le cas du camionnage pour le compte d'autrui, la probabilité est d'un accident pour 21 000 camions, ou 70 000 tonnes, de matières dangereuses transportées.

Par classe de marchandises dangereuses, la corrélation est très faible entre la fréquence des accidents et le poids des marchandises transportées. Dans les mouvements ferroviaires, les substances de classe 3 représentaient 24% du poids et 29% des accidents (un accident pour chaque 29 000 tonnes transportées). Dans le cas des mouvements routiers, ces produits représentent 78% du poids transporté et 43% des accidents (un accident pour chaque 90 000 tonnes transportées).

Le fait qu'un accident survienne lors du transport de marchandises dangereuses entraîne ou non un déversement de matière est un aspect important à considérer. D'après les données du tableau 4, il est difficile de déterminer s'il existe un lien entre le mode de transport et le déversement de matière lors d'accidents. Soixante et onze pour cent des accidents lors du transport de marchandises dangereuses ont effectivement donné lieu à des déversements de matière. Si l'on relie la fréquence de tels déversements au nombre d'accidents, il semble y avoir beaucoup plus d'accidents routiers (89%) que ferroviaires (52%). Cependant, en termes du poids de marchandises transportées, la probabilité d'un déversement de matière est à peu près la même pour les expéditions ferroviaires et routières, soit environ un accident pour chaque 70 000 tonnes transportées.

La seule fréquence ne donne pas une idée exacte de l'ampleur des conséquences que peut entraîner un déversement accidentel de matières dangereuses. Par exemple, au cours de l'été 1991, un accident a provoqué le déraillement de 25 wagons d'un train de marchandises à Saint-Lazare, au Manitoba (OST, 1992). Dix de ces wagons transportaient des marchandises dangereuses, et quatre ont été perforés. Un nuage toxique contenant du méthanol et de l'anhydride acétique s'est échappé et les résidents du village ont été temporairement évacués.



## Hazardous Waste

Class 9 substances, which are described as miscellaneous dangerous substances or articles, constitute a very small proportion of the total shipments and accidents involving dangerous goods. This category also includes hazardous waste such as PCBs (Table 5). Despite their minimal contribution to the total shipments of regulated substances, these commodities receive a great deal of public attention. Such a high profile is likely related to perceptions of the probability of accidents and spills, as well as the risks to health, safety and the environment that are believed to be associated with hazardous waste.

Rail shipments of hazardous waste in 1992 were estimated at about two thousand tonnes or 42 cars, representing less than one tenth of one percent of Class 9 freight in this mode. Furthermore, Class 9 materials were involved in a very small proportion of the accidents involving dangerous goods. Among accidents involving dangerous goods where material was released, only 2% involved Class 9 cargo.

There is a great deal of discussion regarding the risks associated with storing, handling, and transporting hazardous waste. Some perceive that the transport of hazardous waste poses a greater health and safety risk than that of other classes of dangerous goods. Others believe that accidents involving hazardous waste are more likely to occur in transportation than in storage and handling or after equipment failure. There is one study, for the province of Manitoba, where it has been shown that the risk of accident in transportation is no greater than in any other activity involving hazardous waste (Manitoba Environment, 1991). It is difficult, however, to compile complete, reliable data and, therefore, to arrive at firm conclusions.

The risks associated with hazardous waste transport are difficult to ascertain. Among rail movements, the likelihood of an accident involving a Class 9 substance is estimated at one in 16 thousand carloads, or one in 632 thousand tonnes. Compared to the accident rate among dangerous goods, in general, this probability is considerably lower. Among road movements, it is estimated that one accident occurs for every 6 thousand shipments, or 41 thousand tonnes, of Class 9 substances. Based on these data, there is one accident for every 33 thousand tonne-kilometres of dangerous goods transported by road. It should be noted, however, that the estimates of shipment frequency and tonnage for road movement are based only on for-hire trucking whereas statistics on accidents cover all trucking. Thus, the probability of accidents may be overstated.

## Data Sources

By law, dangerous goods movements are monitored through a system of permits but, despite this requirement, there is no central source of data.

Data for rail shipments are collected by the Dangerous Goods Directorate of Transport Canada from the Canadian National and Canadian Pacific Railways. Data for the period 1987-1989 were supplied by Transport Canada to Statistics Canada for special studies on dangerous goods movement, which appeared in *Rail in Canada 1988 and 1989* (Catalogue 52-216).

The Transportation Division of Statistics Canada maintains databases on for-hire trucking. With the assistance of Transport Canada, commodities designated as being "dangerous" under the Act are identified on this database. A similar exercise is being undertaken with international shipping data. In all cases, estimates of dangerous goods shipments are based on bills of lading, cargo manifests or their equivalent; none are based on

## Déchets dangereux

Les substances de classe 9, décrites comme étant des substances ou articles dangereux divers, sont associées à un très faible pourcentage du volume total des expéditions et des accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses. La classe 9 comprend aussi les déchets dangereux comme les BPC (tableau 5). Malgré leur infime contribution aux expéditions totales de substances réglementées, ces marchandises font l'objet d'une grande attention de la part du public. L'importance qu'on leur accorde est vraisemblablement reliée à la perception de la probabilité d'accident et de déversement ainsi qu'aux risques pour la santé, la sécurité et l'environnement que l'on attribue aux déchets dangereux.

Les expéditions ferroviaires de déchets dangereux en 1992 étaient estimées à environ 2 000 tonnes ou 42 wagons, ce qui représente moins d'un dixième de 1% des marchandises en vrac de classe 9 transportées par rail. De plus, les substances de classe 9 n'étaient associées qu'à un très faible pourcentage des accidents survenus lors du transport des marchandises dangereuses. Elles n'étaient présentes que dans 2% des accidents avec déversement de matière.

Il y a beaucoup de spéculation au sujet des risques que comportent l'entreposage, la manipulation et le transport des déchets dangereux. Certains estiment que le transport des déchets dangereux présente un plus grand risque pour la santé et la sécurité que celui des autres classes de matières dangereuses. D'autres croient que, dans le cas des déchets dangereux, le risque d'accident est plus élevé au cours du transport qu'au cours de l'entreposage et de la manutention, ou par suite de bris d'équipement. Une étude faite au Manitoba montre que le risque d'accident au cours du transport n'est pas plus grand que dans toute autre activité reliée à des déchets dangereux (Ministère de l'environnement du Manitoba, 1991). Il est cependant difficile de compiler des données complètes et fiables, et ainsi d'en arriver à des conclusions fermes.

Les risques qu'entraîne le transport des déchets dangereux sont difficiles à évaluer. Lors du transport ferroviaire des substances de classe 9, la probabilité est d'un accident pour chaque 16 000 wagons ou pour chaque 632 000 tonnes. Comparativement au transport des marchandises dangereuses en général, cette probabilité d'accident est bien inférieure. Lors du transport routier des substances de classe 9, on estime qu'il survient un accident pour chaque 6 000 camions ou chaque 41 000 tonnes. D'après ces données, il y a un accident pour chaque 33 000 tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses transportées sur route. Il faut remarquer cependant que l'estimation du volume (nombre de camions) et du poids des expéditions pour les mouvements routiers est basée uniquement sur le camionnage pour le compte d'autrui, alors que les statistiques sur les accidents se rapportent à l'ensemble du camionnage. La probabilité des accidents pourrait donc être surévaluée.

## Sources des données

En vertu de la loi, le contrôle des mouvements de marchandises dangereuses s'effectue par le biais d'un système de permis, mais il n'existe aucune source centrale de données en dépit de cette obligation.

Les données sur les expéditions ferroviaires sont recueillies par la Direction générale des marchandises dangereuses de Transports Canada auprès du Canadien National et du Canadien Pacifique. Les données pour la période de 1987 à 1989 ont été fournies par Transports Canada à Statistique Canada pour des études spéciales sur le mouvement des marchandises dangereuses qui ont paru dans *Le transport ferroviaire au Canada* (n° 52-216 au catalogue, éditions de 1988 et 1989).

La Division des transports de Statistique Canada garde à jour des bases de données sur le camionnage pour le compte d'autrui. Avec l'aide de Transports Canada, les marchandises désignées «dangereuses» en vertu de la Loi sont identifiées dans cette base de données. On procède de même avec les données sur le transport maritime international. Dans tous les cas, les estimations des expéditions de marchandises dangereuses sont basées sur les connaissances, les

dangerous goods permits. At present, no data are available for the following types of shipments: own-account trucking, rail movements other than CN and CP, domestic shipping and permits for exception in all modes.

The data derived from bills of lading are coded by either the Standard Trade Commodity Classification or the Harmonized Commodity Description and Coding System. Neither corresponds precisely to the PIN classification and the estimates of movements of dangerous goods require adjustments. For example, in rail movements, Class 9.9 was created for mixed cargoes of regulated and non-regulated commodities.

## References

Manitoba Environment. State of the Environment: Report for Manitoba, 1991. Winnipeg, 1991.

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Transporting Hazardous Goods by Road. Report prepared by an OECD Scientific Experts Group. Paris, 1988.

Transportation Safety Board of Canada (TSB). Annual Report 1991. Ottawa, 1992.

-----, Summary of Railway Accidents/Incidents, Ottawa, June 1992.

This article also appeared in "Environmental Perspectives 1993," Statistics Canada, Catalogue No. 11-528E.

manifestes de chargement ou leurs équivalents; aucune n'est basée sur les permis pour des marchandises dangereuses. À l'heure actuelle, il n'existe aucune donnée pour le camionnage pour compte propre, les mouvements ferroviaires autres que ceux de CN et de CP, le transport maritime intérieur et les permis d'exception pour tous les modes de transport.

Les données provenant des connaissements sont codées selon la Classification commerciale normalisée des marchandises ou selon le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Comme aucune de ces nomenclatures ne correspond exactement à celle du NIP, l'estimation des mouvements de marchandises dangereuses exige des ajustements. Ainsi, dans le cas des mouvements ferroviaires, il a fallu créer une classe 9.9 pour des cargaisons mixtes de marchandises réglementées et non réglementées.

## Références

Ministère de l'Environnement du Manitoba. État de l'environnement: rapport du Manitoba, 1991. Winnipeg, 1991.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Transport routier de marchandises dangereuses, rapport réalisé par un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE. Paris, 1988.

Office canadien de la sécurité du transport (OST). Rapport annuel 1991. Ottawa, 1992.

-----, Relevé des accidents/incidents ferroviaires. Ottawa, juin 1992.

Cet article a également paru dans "Perspectives sur l'environnement, 1993," Statistique Canada, n° 11-528F au catalogue.

Table 7.1

**Dangerous Goods Transported, by Mode of Transport, 1986**

Tableau 7.1

**Marchandises dangereuses transportées, par mode de transport, 1986**

No.	Class	Rail	Road	Marine
	Classe	Ferroviaire	Routier	Maritime
thousand tonnes – milliers de tonnes				
1	Explosives (potentially explosive material) – Explosifs (c.-à-d. les matières potentiellement explosives)	51	115	14
2	Compressed or liquefied gases – Gaz comprimés ou liquéfiés	5 647	1 158	246
3	Flammable and combustible liquids – Liquides inflammables et combustibles	3 748	18 186	10 283
4	Flammable and combustible solids – Solides inflammables et combustibles	117	359	283
5	Oxidizers and organic peroxides – Oxydants et peroxydes organiques	645	1 562	155
6	Poisonous and infectious substances – Substances toxiques et infectieuses	99	246	111
7	Radioactive materials – Substances radioactives	--	34	17
8	Corrosive materials – Substances corrosives	3 435	1 372	921
9	Miscellaneous dangerous substances or articles – Substances ou articles dangereux divers	2 047	401	99
<b>Total</b>		<b>15 790</b>	<b>23 433</b>	<b>12 129</b>

Source: *Transport Canada and Statistics Canada (OECD, 1988)*Source: *Transports Canada et Statistique Canada, dans OCDE, 1988.*



Table 7.2

**Rail Movement of Dangerous Goods, by Origin and Destination, 1989**

Tableau 7.2

**Mouvements de marchandises dangereuses par chemin de fer, selon l'origine et la destination, 1989**

Origin Origine	Destination							Total
	N.S. and N.B. N.-É. et N.-B.	Québec	Ontario	Man. and Sask. Man. et Sask.	Alberta	B.C. and Territories C.-B. et Territoires	United States États-Unis	
	thousands of tonnes transported – milliers de tonnes transportées carloads – wagons							
N.S. and N.B. – N.-É. et N.-B.	278 4 136	24 1 035	55 2 119	3 110	2 122	1 55	12 214	375 7 791
Québec	289 5 985	577 8 033	227 5 361	57 1 660	65 2 086	51 1 407	737 10 137	2 003 31 579
Ontario	227 7 266	942 14 223	1 323 17 689	209 7 313	318 10 396	254 7 785	1 601 21 653	4 875 86 325
Man. and Sask. – Man. et Sask.	16 215	5 151	181 2 856	257 3 907	8 233	36 588	172 2 457	676 10 407
Alberta	53 813	255 3 172	530 6 404	292 4 117	721 9 775	2 329 28 926	2 490 32 094	6 668 86 111
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	-- 2	5 200	12 4 833	7 147	32 522	577 7 794	47 672	679 9 896
United States – États-Unis	2 94	183 4 967	342 36 821	29 507	121 1 793	82 1 026	62 785	821 14 005
<b>Total</b>	<b>865 18 421</b>	<b>1 990 31 781</b>	<b>2 670 39 821</b>	<b>853 17 761</b>	<b>1 268 24 927</b>	<b>3 331 47 581</b>	<b>5 119 68 822</b>	<b>16 097 249 114</b>

Source: Statistics Canada. Rail in Canada 1989, Catalogue 52-216.

Source: Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada en 1989, Statistique Canada, n° 52-216 au catalogue.

Table 7.3

**Dangerous Goods Handled in For-hire Trucking,  
by Origin and Destination, 1989**

Tableau 7.3

**Marchandises dangereuses transportées par le  
camionnage pour le compte d'autrui, selon l'origine et la  
destination, 1989**

Origin Origine	Destination								Total
	Nfld. and P.E.I.	N.S. and N.B.	Québec	Ontario	Man. and Sask.	Alberta	B.C. and Terr.	U.S.	
	T.N. et Î.-P.-É.	N.-É. et N.-B.			Man. et Sask.		C.-B. et Terr.	É.-U.	
thousands of tonnes - milliers de tonnes									
thousands of truckloads - milliers de camions (pleins)									
Nfld. and P.E.I. - T.N. et Î.-P.-É.	163 18	25 3	1 --	-- --	-- --	33 1	-- --	-- --	223 22
N.S. and N.B. - N.-É. et N.-B.	50 7	2 400 195	39 5	14 5	-- --	-- 1	-- 1	220 8	2 725 233
Québec	9 4	107 32	3 308 495	684 335	12 11	23 14	7 11	148 11	4 299 913
Ontario	9 11	90 55	688 316	6 632 1 735	71 39	56 34	20 27	546 41	8 113 2 259
Man. and Sask. Man. et Sask.	-- --	4 1	5 2	176 29	2 983 245	214 29	47 7	293 11	3 721 325
Alberta	-- --	-- 1	11 3	40 9	949 62	6 810 402	924 68	264 13	8 998 557
B.C. and Terr. - C.-B. et Terr.	-- --	7 1	4 3	16 8	26 6	793 45	3 392 297	124 9	4 362 367
United States - États-Unis	2 1	19 4	139 21	492 75	53 9	73 11	60 9	8 2	845 131
<b>Total</b>	<b>234 52</b>	<b>2 652 291</b>	<b>4 195 845</b>	<b>8 054 2 196</b>	<b>4 094 372</b>	<b>8 003 372</b>	<b>4 450 419</b>	<b>1 604 96</b>	<b>33 287 4 808</b>

Source: Statistics Canada. For-hire Trucking (Commodity Origin-Destination) Survey.

Source: Statistique Canada, Enquête sur le camionnage pour le compte d'autrui (Origine et destination des marchandises).

**Table 7.4**  
**Transportation Accidents Involving Dangerous**  
**Goods, 1990**

**Tableau 7.4**  
**Accidents survenus lors du transport de marchandises**  
**dangereuses, 1990**

No.	Class	Total accidents					Accidents with material release				
		Total des accidents					Accidents avec déversement de matière				
		Road	Rail	Marine	Air	Total	Road	Rail	Marine	Air	Total
		Routier	Ferro- viaire	Maritime	Aérien		Routier	Ferro- viaire	Maritime	Aérien	
1	Explosives (potentially explosive material) – Explosifs (c.-à-d. les matières potentiellement explosives)	9	4	–	–	13	2	1	–	–	3
2	Compressed or liquefied gas – Gaz comprimés ou liquéfiés	63	193	–	–	256	44	105	–	–	149
3	Flammable and combustible liquids – Liquides inflammables et combustibles	203	131	3	8	345	194	67	3	7	271
4	Flammable and combustible solids – Solides inflammables et combustibles	15	10	–	1	26	14	1	–	1	16
5	Oxidizers and organic peroxides – Oxydants et peroxydes organiques	11	15	–	–	26	8	4	–	–	12
6	Poisonous and infectious substances – Substances toxiques et infectieuses	44	14	1	3	62	42	9	1	2	54
7	Radioactive materials – Substances radioactives	4	–	1	1	6	1	–	–	–	1
8	Corrosive materials – Substances corrosives	99	74	2	1	176	94	39	2	1	136
9	Miscellaneous dangerous substances or articles – Substances ou articles dangereux divers	13	4	–	1	18	12	3	–	1	16
	n.e.s. – n.d.a. <sup>1</sup>	16	7	1	–	24	15	5	1	–	21
	<b>Total</b>	<b>477</b>	<b>452</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>952</b>	<b>426</b>	<b>234</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>679</b>

<sup>1</sup> Not elsewhere specified – non dénommé ailleurs.

Source: Transport Canada, Dangerous Goods Directorate.

Source: Transports Canada, Direction générale des marchandises dangereuses.



Table 7.5

**Rail and Road Movements of Class 9 Substances,  
1992**

Tableau 7.5

**Transport ferroviaire et routier de substances de classe  
9, 1992**

Class Classe	Movements Mouvements				Average distance Distance moyenne	
	Rail – Ferroviaire		Road – Routier		km	
	Thousand tonnes	Cars	Thousand tonnes	Trips		
	Milliers de tonnes	Wagons	Milliers de tonnes	Camions		
9.1	Miscellaneous dangerous goods – Marchandises dangereuses diverses	1 053	17 824	485	67 076	818
9.2	Environmentally hazardous substances – Substances dangereuses pour l'environnement	496	7 819	44	6 573	620
9.3	Dangerous wastes – Déchets dangereux	2	42	..	..	..
9.9	Other – Autre	977	38 149	...	...	...
	<b>Total</b>	<b>2 528</b>	<b>63 834</b>	<b>530</b>	<b>73 649</b>	<b>800</b>

Source: Transport Canada, Dangerous Goods Directorate.

Source: Transports Canada, Direction générale des marchandises dangereuses.

## Chapter VIII

### Survey Methodology and Data Quality

## Chapitre VIII

### Méthodologie d'enquête et qualité des données

#### 8.1 Introduction

This chapter describes methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 8.2 to 8.4 provide, for each survey, descriptions of target and survey populations, sample design, data processing and estimation. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 8.5, quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

There are several terms commonly used in this chapter. These terms are defined below:

**Target Population:** collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

**Survey Population:** collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

**Survey Frame:** a list of units that carries the contact (e.g. name, address) and the classification (e.g. industrial classification) information of the units. This list is used for sample design and selection and ultimately provides the contact information for the selected units.

**Stratification:** a nonoverlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

**Sampling weight:** raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and it is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of population units it represents.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request.

(Telephone: 613-951-2486, Fax: 613-951-0579)

#### 8.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 8.2 à 8.4 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 8.5 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici la définition de ceux-ci:

**Population cible:** ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

**Population observée:** ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

**Base de sondage:** liste des unités contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête. En dernier lieu, elle fournit les renseignements nécessaires à l'établissement du contact avec les unités sélectionnées.

**Stratification:** partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

**Poids d'échantillonnage (pondération):** facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnées. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes avec plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le concept de poids d'échantillonnage demeure inchangé car il représente toujours une certaine quantité d'unités échantillonnées.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada.

(Téléphone: 613-951-2486, télécopieur: 613-951-0579)

## 8.2 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey – (Chapter 2 and 6)

### A. Survey Objective

The principal objective of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies use the published statistics for benchmarking purposes.

### B. Populations

#### Target Population

There are 3 different target populations intended to be surveyed by AMCF. These are:

**AMCF Survey of For-hire Carriers:** the target population consists of all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$25 thousand or more.

**AMCF Survey of Owner Operators:** the target population includes all Canadian-domiciled owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

**AMCF Survey of Private Carriers:** the target population is all Canadian-domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

#### Survey Population

The survey population for the AMCF survey is divided into four levels:

- **Level I** – for-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more (**Chapter 2**);
- **Level II** – for-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million (**Chapter 2**);
- **Level III** – for-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million (**Chapter 6**);
- **Level IV** – private carriers with annual operating expenses of \$1 million or more (**Service Bulletin**).

### AMCF Survey of For-hire Carriers and Owner Operators (Chapter 2 and 6):

The frame for the 1991 survey of for-hire carriers (Levels I and II) included carriers with revenues of \$1 million or more in the 1990 AMCF. It also included new carriers that started their operations in 1990 and some that started in 1991 (births) as identified by the Business Register Division of Statistics Canada and from an administrative source. An administrative file of taxfilers reporting trucking business income greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million in the 1991 tax year was used as a survey frame for Level III.

## 8.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) – (chapitres 2 et 6)

### A. Objectif de l'enquête

Le principal objectif de l'enquête est de fournir, sur une base annuelle, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage. Les données financières sont utilisées comme intrants au système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et surveiller le secteur du camionnage au Canada. Les entreprises de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

### B. Populations

#### Population cible

Trois populations différentes sont visées par l'EATRM. Celles-ci sont:

**EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui** La population cible comprend tous les transporteurs routiers (compagnies) de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 25,000 \$ ou plus.

**EATRM – Chauffeurs contractants** La population cible comprend tous les chauffeurs contractants domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 \$ million.

**EATRM – Transporteurs pour compte propre** La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 \$ million ou plus.

#### Population observée

La population observée de l'EATRM est répartie selon quatre niveaux :

- **Niveau I** – transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles de 5 \$ millions ou plus (chapitre 2);
- **Niveau II** – transporteurs pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 1 \$ million et inférieures à 5 \$ millions (chapitre 2);
- **Niveau III** – transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 \$ million (chapitre 6);
- **Niveau IV** – transporteurs pour compte propre produisant des dépenses d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus (Bulletin de service).

### EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants (chapitres 2 et 6)

La base de sondage de l'enquête de 1991 auprès des transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II) comprenait les transporteurs ayant déclaré des recettes de 1 \$ million ou plus à l'EATRM de 1990. Elle comprenait également les compagnies qui ont commencé leurs activités en 1990, ainsi que certaines compagnies qui ont commencé leurs activités en 1991 (naissances), renseignements tirés de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada et de dossiers administratifs. Une source administrative de transporteurs ayant déclaré un revenu brut d'entreprise supérieur ou égal à 25,000 \$ et inférieur à 1 \$ million pour l'année imposable de 1991 a servi de base de sondage pour les transporteurs du niveau III.



**AMCF Survey of Private Carriers (Service Bulletin):**

The 1991 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1990 and whose operating expenses are anticipated to exceed \$1 million in 1991. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

Excluded from the AMCF Survey are:

- courier and messenger services;
- some carriers that started their operations during 1991.

**C. Sample Design (AMCF Level III, Chapter 6)**

A census of all carriers listed on the Level I, II and IV survey frames is conducted. The number of trucking businesses on the Level III survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the Level III universe. The sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada and its design is described below.

The list of taxfilers that reported business income in 1991 is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Taxfilers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The Level III sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy the precision requirements for the provincial estimates of GBI under given cost constraints. Coefficient of variation is used as a measure of precision and is described in Section 8.5.

The sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Table 8.1.

**Table 8.1****1991 Annual Motor Carriers of Freight Survey - Level III -****Estimated Population Size and Sample Size by Province or Territory of Domicile**

Province or Territory of Domicile	Estimated Number of Carriers in Survey Population	Number of In-scope Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête
Newfoundland - Terre-Neuve	590	107
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	234	105
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,282	230
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	2,000	269
Quebec - Québec	7,861	574
Ontario	12,616	467
Manitoba	1,672	175
Saskatchewan	1,657	417
Alberta	6,278	436
British Columbia - Colombie-Britannique	7,001	614
Yukon	44	41
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	34	28
<b>Canada</b>	<b>41,269</b>	<b>3,463</b>

**EATRM - Transporteurs pour compte propre (Bulletin de service)**

La base de sondage de 1991 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1990 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devaient totaliser 1 \$ million ou plus en 1991. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

Sont exclus de l'EATRM :

- les services de messagerie;
- certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1991.

**C. Plan d'échantillonnage (EATRM - niveau III, chapitre 6)**

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs qui figurent dans les bases de sondage des niveaux I, II et IV. Le nombre de transporteurs dans la base de sondage de niveau III est très élevé, aussi un échantillon est sélectionné pour représenter l'univers de ces transporteurs. L'échantillon, dont le plan est décrit ci-après, est choisi à partir du Programme des estimations fondées sur les données fiscales de Statistique Canada.

La liste des transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année imposable de 1991 est classée selon la province ou le territoire de domicile, la Classification type des industries (CTI) et la taille, qui est mesurée en fonction du revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants du même niveau de classification forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs de niveau III est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 25,000 \$ et inférieures à 1 \$ million. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation, décrit à la section 8.5, sert de mesure de précision.

La taille d'échantillon et la taille estimée de population par province ou territoire de domicile sont présentées au tableau 8.1.

**Tableau 8.1****Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Niveau III - (1991)****Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile**

## D. Data Processing

A different questionnaire is used for each level. The content of the Level I, II and IV questionnaires is similar but the three questionnaires differ in length; Level I asking the most number of questions and Level IV asking the least number of questions. The Level III questionnaire contains questions on operating statistics only.

### AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2) and Private Carriers (Level IV, Service Bulletin):

Data for Level I, II and IV carriers are collected by mail. Questionnaires are mailed to them in late spring of the year following the survey reference year. In the 1991 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1992.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed. The Level I data are imputed manually and a combination of both, manual and automated imputation, is used for the Level II and IV data.

### AMCF Level III (Chapter 6):

Financial data for the Level III sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via Computer Assisted Telephone Interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1991 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1992 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1991.

## E. Estimation

### AMCF Survey of For-hire Carriers (Level I and II, Chapter 2):

Since Level I and II carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the Level I and II data are aggregated.

### AMCF Level III (Chapter 6):

Weighted data are obtained by multiplication of the carrier's survey data and its weight. To produce the published estimates for for-hire carriers, the weighted data of for-hire carriers are aggregated. The weighted data of owner operators are combined to calculate the published estimates for owner operators.

#### Note for Historical Comparison

The AMCF Survey data prior to the 1990 survey covered for-hire carriers with annual operating revenues of \$100 thousand or more. Owner operators were not included in the 1989 and preceding surveys.

## D. Traitement des données

On utilise un questionnaire différent pour chaque niveau. Le contenu des questionnaires des niveaux I, II et IV est semblable, mais leur longueur diffère. Le questionnaire de niveau I comporte le plus de questions, et celui de niveau IV, le moins de questions. Le questionnaire de niveau III ne comporte que des questions sur les données d'exploitation.

### EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2) et transporteurs pour compte propre (niveau IV, Bulletin de service)

Les données sur les transporteurs des niveaux I, II et IV sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies à la fin du printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1991, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1992.

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées. Les données sur les transporteurs de niveau I sont imputées manuellement, et les données sur les transporteurs des niveaux II et IV le sont manuellement et électroniquement.

### EATRM – Transporteurs de niveau III (chapitre 6)

Les données financières des transporteurs du niveau III sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1991, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1992; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1991.

## E. Estimation

### EATRM – Transporteurs pour compte d'autrui (niveaux I et II, chapitre 2)

Puisque les transporteurs des niveaux I et II subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Les données des niveaux I et II sont compilées de manière à produire les estimations publiées.

### EATRM – Transporteurs de niveau III (chapitre 6)

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations des transporteurs pour compte d'autrui sont obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes. De même, les données pondérées des chauffeurs contractants sont combinées de manière à produire les estimations requises.

#### Note concernant les comparaisons des données dans le temps

L'EATRM antérieure à 1990 couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100,000 \$ ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.



**AMCF Survey of Private Carriers (Service Bulletin):**

To produce the published estimates, the survey data of the Level IV carriers are aggregated.

Note for Historical Comparison

The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

**8.3 Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCf) Survey – (Chapter 3)****A. Survey Objective**

The objective of the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey is to present consistent and timely financial and operating statistics on Canadian for-hire trucking carriers. The data are used by federal and provincial transportation ministries, regulatory agencies, trucking associations, and transportation companies to measure changes in the financial performance of the industry, to provide information on regional transportation activity, and to assess the impact of changes in transportation policies.

**B. Populations**Target Population

The target population consists of all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more.

Survey Population

The survey population for the 1992 QMCf Survey consisted of the for-hire carriers with operating revenues of \$1 million or more in the 1990 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey.

Excluded from the QMCf Survey are:

- some carriers that started their operations during 1990;
- carriers that started their operations during 1991 or 1992.

**C. Sample Design**

The survey frame was created from the 1990 AMCF Survey according to the definition of the survey population described above. A sample of carriers was selected from the frame and the same sample was surveyed each quarter.

The carriers on the survey frame are first stratified according to their province/territory of domicile. Then, four size strata are created within each province, the size being measured by operating revenues.

For efficiency consideration, the largest size stratum within each province is sampled with certainty. This stratum is called "take-all" stratum. The remaining strata are sampled by a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. These strata are called "take-some" strata. Carriers domiciled in Prince Edward Island, Yukon and Northwest Territories are however sampled with certainty since there are few carriers in those areas. The sample is allocated to the strata so that the precision of the provincial estimates of

**EATRM – Transporteurs pour compte propre (Bulletin de service)**

Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur les transporteurs de niveau IV.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Le seuil de 1 \$ million au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

**8.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises – (chapitre 3)****A. Objectif de l'enquête**

L'objectif de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) est de fournir des statistiques opérationnelles et financières actuelles et uniformes sur les transporteurs pour compte d'autrui au Canada. Les ministères des transports fédéral et provinciaux, les organismes de réglementation, les associations de camionnage et les compagnies de transport utilisent ces données pour mesurer les changements au niveau du rendement des entreprises du secteur, pour fournir des renseignements sur l'activité à l'échelle régionale et pour déterminer les effets des changements apportés aux politiques sur les transports.

**B. Populations**Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers (compagnies) pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus.

Population observée

La population observée de l'ETTRM de 1992 comprend les transporteurs pour compte d'autrui qui ont produit des recettes d'exploitation de 1 \$ million ou plus dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) de 1990.

Sont exclus de l'ETTRM :

- certains transporteurs qui ont commencé leurs activités en 1990;
- les transporteurs qui ont commencé leurs activités en 1991 ou 1992.

**C. Plan d'échantillonnage**

La base de sondage a été créée à partir de l'EATRM de 1990, d'après la définition de la population observée fournie précédemment. Un échantillon de transporteurs a été sélectionné dans la base et le même échantillon a été observé pour chaque trimestre.

L'échantillon de transporteurs est d'abord stratifié selon la province ou le territoire de domicile. Quatre strates de taille sont ensuite créées dans chaque province ou territoire, la taille de chacune étant déterminée en fonction des recettes d'exploitation.

Pour plus d'efficacité, à l'intérieur de chaque province, la plus grande strate est échantillonnée avec certitude. Il s'agit d'une strate à «tirage complet». Les autres strates sont échantillonnées à partir d'une méthode probabiliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une même strate a une chance égale de figurer dans l'échantillon. Il s'agit de strates à «tirage partiel». Les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest sont échantillonnés avec certitude car ils sont peu nombreux dans ces régions. L'échantillon est réparti parmi les strates de manière à maximiser la précision des estimations provinciales

operating revenues is maximized, for a fixed sample size. The precision is measured by the coefficient of variation. This measure is described in Section 8.5.

Four hundred and forty-nine carriers were selected in the 1992 sample representing a survey population of 1,355 carriers. Table 8.2 presents the sample size by province or territory of domicile together with the survey population size.

**Table 8.2**

**1992 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -**

**Survey Population and Sample Sizes by Province or Territory of Domicile**

Province or Territory of Domicile	Number of Carriers in the Survey Population	Number of Carriers Selected
Province ou territoire de domicile	Nombre de transporteurs dans la population observée	Nombre de transporteurs sélectionnés
Newfoundland - Terre-Neuve	11	10
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	3	3
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	33	16
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	47	33
Quebec - Québec	321	93
Ontario	449	102
Manitoba	47	20
Saskatchewan	54	33
Alberta	174	61
British Columbia - Colombie-Britannique	208	70
Yukon	3	3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	5	5
<b>Canada</b>	<b>1,355</b>	<b>449</b>

**D. Data Processing**

At the end of each quarter, a questionnaire is sent to the sampled carriers. Most of the carriers report their data by telephone, while the remaining mail back their answers. Once collected, the survey data are captured and automatically edited. A follow-up may be carried out to clarify inconsistent data or to complete a totally or partially unanswered questionnaire. At the final stage, inconsistent, questionable and missing data are automatically imputed.

**E. Estimation**

The reported values are multiplied by their corresponding sampling weights and these weighted values are used to produce estimates.

Note for Historical Comparisons

The target population for the 1988 and 1989 surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.

**8.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey - (Chapters 4 and 5)**

**A. Survey Objective**

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of

sur les recettes d'exploitation, pour une taille d'échantillon fixe. Le degré de précision est mesuré par le coefficient de variation. Cette mesure est décrite à la section 8.5.

Au total, 449 transporteurs ont été sélectionnés pour l'échantillon de 1992 qui représentait une population de 1,355 transporteurs. Le tableau 8.2 présente la taille de l'échantillon selon la province ou territoire de domicile et la taille de la population observée.

**Tableau 8.2**

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992 -**

**Tailles de la population observée et de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile**

**D. Traitement des données**

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire est envoyé aux transporteurs échantillonnés. La plupart des transporteurs font leur déclaration par téléphone, tandis que les autres retournent le questionnaire par la poste. Une fois rassemblées, les données sont saisies et vérifiées automatiquement. Il peut être nécessaire d'exécuter un suivi pour clarifier certaines données incohérentes ou pour compléter un questionnaire. À la fin de cette étape, on impute automatiquement les valeurs incohérentes, douteuses ou manquantes.

**E. Estimation**

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations sont ensuite obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

La population observée pour les enquêtes de 1988 et de 1989 comprenaient les transporteurs qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 250,000 \$ ou plus.

**8.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) - (chapitres 4 et 5)**

**A. Objectif de l'enquête**

L'objectif de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est de mesurer la production des entreprises canadiennes de camionnage pour compte



intercity commodity movements. This survey complements the results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey by providing a supplement of information. Output variables include tons transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- to help assess the industry's growth rate, its impact and contribution to the Canadian economy, and
- to measure the volume of trade transported by for-hire trucking firms regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

## B. Populations

### Target Population

The target population consists of all shipments transported by Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual operating revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. [In 1987, the survey expanded to include the international shipments of Canadian-domiciled carriers.] This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved those shipments.

### Survey Population

Carriers surveyed in 1991 were identified from a list of the carriers which reported to the 1989 Annual Motor Carriers of Freight Survey with annual operating revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. These carriers constitute the survey frame, while the survey population consists of all shipments made by the carriers in the survey frame.

Excluded from the survey are:

- carriers that started their operations during 1989, 1990, or 1991.

## C. Sample design

In the survey frame, carriers are cross-classified by their type of operation, area of operation and annual revenue classes (Class I - \$12 million and over; Class II - \$1 million to \$12 million.) The cells defined by this cross-classification are called strata. Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled at a 100% rate. These strata are called "take-all" strata. The other Class II strata are sampled using a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. These strata are called "take-some" strata.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The

d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter les résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des livraisons, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes:

- être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne, et
- être en mesure d'évaluer le volume de livraisons commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

## B. Populations

### Population cible

La population cible comprend toutes les livraisons transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les livraisons internationales des transporteurs domiciliés au Canada.] Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces livraisons.

### Population observée

Les transporteurs observés en 1991 ont été choisis à partir d'une liste de transporteurs qui ont déclaré, dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1989, avoir produit des recettes d'exploitation annuelles de 1 \$ million ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. Ces transporteurs forment la base de sondage, tandis que la population observée est formée de toutes les livraisons effectuées par les transporteurs figurant dans la base de sondage.

Sont exclus de l'enquête :

- les transporteurs ayant commencé leurs activités en 1989, 1990 ou 1991.

## C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes annuelles (catégorie I - 12 \$ millions et plus; catégorie II - de 1 \$ million à 12 \$ millions). Les cases définies par la classification croisée sont appelées des strates. Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100%. Il s'agit des strates de l'échantillon à «tirage complet». Les autres strates de transporteurs de catégorie II sont échantillonnées à partir d'une méthode probabiliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une strate donnée a une chance égale de figurer dans l'échantillon. Il s'agit des strates de l'échantillon à «tirage partiel».

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, la livraison est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection

sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. Note that in this two-stage sampling, the sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the provincial estimates of intercity operating revenues for a fixed budget.

The survey population size and the sample size for the 1991 survey by province or territory of domicile are shown in tables 8.3 and 8.4 for each stage of sampling (carriers and shipments).

Table 8.3

### 1991 For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey -

#### Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Sizes by Province or Territory of Domicile

Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Number of Carriers in the Survey population Nombre de transporteurs dans la population observée	Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés			
		Qtr1	Qtr2	Qtr3	Qtr4
		Tri1	Tri2	Tri3	Tri4
Newfoundland - Terre-Neuve	7	3	6	4	5
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	3	1	1	3	1
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	25	12	12	11	15
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	46	20	19	13	20
Quebec - Québec	217	70	64	76	78
Ontario	364	155	152	140	141
Manitoba	40	18	20	17	15
Saskatchewan	35	10	8	18	12
Alberta	132	51	45	50	43
British Columbia - Colombie-Britannique	122	43	48	48	52
Yukon	3	2	1	2	1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	1	1	-	1	-
<b>Canada</b>	<b>995</b>	<b>386</b>	<b>376</b>	<b>383</b>	<b>383</b>

#### D. Data processing

The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

#### E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the "final" weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the reported values are used to produce estimates.

des livraisons varient selon le nombre total de livraisons transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon de livraisons sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations provinciales sur les recettes d'exploitation au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

Les tableaux 8.3 et 8.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1991 selon la province ou le territoire de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et livraisons).

Tableau 8.3

### Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1991 -

#### Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la province ou le territoire de domicile

#### D. Traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque livraison échantillonnée : origine et destination de la livraison, description des marchandises transportées, poids de la livraison et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

#### E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque livraison sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids "final". Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.



Table 8.4

**1991 For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) – Survey**

**Number of Shipments in the Sample of Carriers and Second Stage Sample Size by Province or Territory of Domicile**

Province or Territory of Domicile	1st Quarter – 1 <sup>er</sup> trimestre		2nd Quarter – 2 <sup>ème</sup> trimestre	
	Number of Shipments in the Selected Carriers	Number of Shipments in the Sample	Number of Shipments in the Selected Carriers	Number of Shipments in the Sample
	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées
Newfoundland	4,289	737	7,110	2,290
Prince Edward Island	x	x	x	x
Nova Scotia	98,455	1,992	111,450	2,210
New Brunswick	369,240	12,521	359,336	11,870
Quebec	586,816	13,788	741,188	17,454
Ontario	3,950,173	59,452	4,079,402	61,833
Manitoba	361,072	4,036	410,908	4,054
Saskatchewan	77,345	1,603	110,686	1,639
Alberta	509,604	22,523	542,461	25,804
British Columbia	201,928	5,618	275,106	6,574
Yukon	x	x	x	x
Northwest Territories	x	x	—	—
<b>Canada</b>	<b>6,189,162</b>	<b>122,894</b>	<b>6,660,943</b>	<b>134,152</b>

Tableau 8.4

**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1991 –**

**Nombre de livraisons dans l'échantillon de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la province ou le territoire de domicile**

Note for Historical Comparison

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey frame has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, carriers with annual intercity revenues less than \$1 million which used to be considered are no longer covered by this survey.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la base de sondage a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Ainsi, les transporteurs produisant des recettes annuelles de moins de 1 \$ million du transport interurbain de marchandises ne font plus partie de l'enquête.

**8.5 Data Quality**

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. The sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. The non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

**A. Sampling Error**

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

**8.5 Qualité des données**

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement entachées d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

**A. Erreur d'échantillonnage**

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui auraient été obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.



Table 8.4

**1991 For-Hire Trucking (Commodity  
Origin/Destination) – Survey**
**Number of Shipments in the Sample of Carriers  
and Second Stage Sample Size by Province or  
Territory of Domicile – Concluded**

3rd Quarter – 3 <sup>ème</sup> trimestre		4th Quarter – 4 <sup>ème</sup> trimestre		Province ou territoire de domicile
Number of shipments in the Selected Carriers	Number of Shipments in the Sample	Number of Shipments in the Selected Carriers	Number of Shipments in the Sample	
Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées	Nombre de livraisons dans l'échantillon des transporteurs	Nombre de livraisons sélectionnées	
7,549	2,284	8,665	2,566	Terre-Neuve
17,128	298	x	x	Île-du-Prince-Édouard
101,601	2,014	115,363	2,643	Nouvelle-Écosse
420,490	10,993	379,157	11,356	Nouveau-Brunswick
627,331	18,458	635,786	17,346	Québec
3,890,482	59,968	3,830,410	57,632	Ontario
400,575	4,051	352,401	3,300	Manitoba
115,339	2,242	91,488	1,850	Saskatchewan
632,723	28,335	522,216	25,416	Alberta
230,295	7,277	321,021	6,842	Colombie-Britannique
x	x	x	x	Yukon
x	x	–	–	Territoires du Nord-Ouest
<b>6,452,310</b>	<b>136,244</b>	<b>6,259,691</b>	<b>129,113</b>	<b>Canada</b>

Tableau 8.4

**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui  
(origine et destination des marchandises) de 1991 –**
**Nombre de livraisons dans l'échantillon de  
transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième  
degré selon la province ou le territoire de domicile –  
fin**

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same condition is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous such as the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by the statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of the relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

The three surveys described in Sections 8.2 to 8.4 are all subject to sampling error, except Levels I, II and IV of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, for which data are collected on the whole populations.

## B. Non-Sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called the non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions; when a unit

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué en vertu des mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est requise de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même type étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Les trois enquêtes décrites aux sections 8.2 à 8.4 sont toutes sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception des niveaux I, II et IV de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, pour lesquels un recensement est effectué.

## B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne

in the target population is omitted or covered more than once; when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake; or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e., those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Such bias is not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors, to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

## I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (undercoverage), or counted more than once (overcoverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (overcoverage).

Possible sources of coverage errors are described below for each survey.

### i) Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey

- Level I and II carriers that started their operations during 1991 were only partially identified. Among these, the larger carriers were more likely to be included in the survey than the smaller carriers. This causes a slight undercoverage.
- Coverage errors may occur due to two different survey frames being used for surveying of the for-hire carriers (one for Levels I and II, another for Level III). For example, because of the differences in the definition of the fiscal year, a carrier can be excluded from both survey frames or included in both. Impact on the AMCF estimates is minimal as corrective actions are taken during data processing and estimation.
- Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frames may result in either over- or undercoverage of the trucking industry.
- The Level IV Survey of private carriers is subject to some degree of undercoverage due to difficulties in identifying this type of carriers.

répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données comme par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

## I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

### i) Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

- Les transporteurs des niveaux I et II ayant commencé leurs activités pendant l'année 1991 ne sont que partiellement identifiés. Parmi eux, les transporteurs de taille importante sont plus susceptibles d'être inclus dans l'enquête que les transporteurs de petite taille. Ceci entraîne un certain sous-dénombrement dont l'ampleur est toutefois négligeable en termes de contribution aux estimations.
- La population des transporteurs pour compte d'autrui est identifiée à l'aide de deux bases de sondage différentes (une pour les niveaux I et II et une autre pour le niveau III). Cette distinction peut entraîner des problèmes de couverture. Par exemple, un transporteur peut être exclu des deux bases de sondage ou encore inclus sur les deux si la période financière utilisée selon les deux sources diffère. De manière à minimiser ce genre de problèmes, diverses mesures sont prises lors du traitement des données et de l'estimation.
- Des erreurs dans le code de classification type des industries (CTI) présent sur les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.



ii) Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey

- This survey used the 1990 Levels I and II AMCF Survey frames (updated with the AMCF Survey results) as its survey frame. Consequently, carriers that started their operations (births) in 1991 or 1992 were excluded, as well as some of the 1990 births (undercoverage). On the other hand, carriers that stopped their operations (deaths) during 1991 or 1992 were included in the survey frame (overcoverage). Note that some of the deaths were identified, based on the 1991 QMCF Survey results.
- Coverage problems pertaining to the Levels I and II AMCF Survey of the for-hire carriers are inherently present in the QMCF Survey.

iii) Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey

- This survey used the 1989 annual survey frame and its results as its survey frame. Consequently, carriers that started their operations (births) in 1990 or 1991 were excluded as well as some of the 1989 births (undercoverage). On the other hand, carriers that stopped their operations (deaths) during 1990 or 1991 were included in the survey frame (overcoverage). Note that some of the deaths were identified, based on the 1990 QMCF Survey and Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey.
- Coverage problems pertaining to the annual survey frame are inherently present in this survey as well.
- The coverage is affected by the quality of the intercity revenue variable obtained from the annual survey.

## II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to its misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives a wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Gross response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

## III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond, at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

## IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier treatment and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgement (e.g. errors in SIC coding). A data capture error

ii) Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

- Cette enquête utilise la même base de sondage que l'EATRM de 1990, niveaux I et II, base de sondage mise à jour avec les résultats de l'EATRM de 1990. Par conséquent, les transporteurs ayant commencé leurs activités (naissances) pendant les années 1991 ou 1992 sont exclus, de même qu'une certaine portion des naissances survenues en 1990 (sous-dénombrement). D'autre part, certains transporteurs ayant cessé leurs opérations (morts) pendant 1991 ou 1992 sont inclus sur la base de sondage (sur-dénombrement). Une certaine portion de ces morts est identifiée par l'ETTRM de 1991.
- Les problèmes de couverture relatifs à l'EATRM, niveaux I et II, sont intrinsèquement présents pour l'ETTRM.

iii) Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)

- Cette enquête utilise la base de sondage et les résultats de l'enquête annuelle de 1989 comme base de sondage. Par conséquent, les transporteurs ayant commencé leurs activités (naissances) pendant les années 1990 ou 1991 sont exclus, de même qu'une certaine portion des naissances survenues en 1989 (sous-dénombrement). D'autre part, certains transporteurs ayant cessé leurs opérations (morts) pendant 1990 ou 1991 sont inclus sur la base de sondage (sur-dénombrement). Une portion de ces morts est identifiée par l'ETTRM de 1990 et par l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1990.
- Les problèmes de couverture relatifs à l'enquête annuelle pour compte d'autrui sont intrinsèquement présents pour cette enquête.
- La couverture peut être affectée par la qualité de la variable sur les revenus provenant de services de transport interurbains obtenue de l'enquête annuelle.

## II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

## III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et/ou si le taux de non-réponse est élevé.

## IV. Erreurs de traitements

Mises à part les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du traitement, de l'imputation ou encore de la détection des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le



occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For the AMCF Level III Survey, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each of the three surveys. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality controls are exercised at the data capture step. The data editing procedure identifies some inconsistencies in the data structure and the imputation procedure corrects the identified inconsistencies.

### C. Some measures of Data Quality

This section provides the user with some indicators of the data quality of the trucking surveys. As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV's) for the variables total operating revenues (revenues) and total operating expenses (expenses) are presented. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million that is composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. Note that the provided estimates of CV do not consider the fact that the data were imputed and thus may underestimate the true CV.

The coefficient of variation and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate. The lower the coefficient of variation and the relative imputation rate are, the more reliable the published estimate is.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units (resolved and unresolved). An unresolved in-scope unit refers to a unit selected for the survey whose status is not known by the end of data collection but the unit is deemed in-scope. An example would be a unit selected in the AMCF Level III sample that was not reached during the CATI interviews but is kept in-scope because its financial data from the administrative file are available.

codage CTI). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe. Pour le niveau III de l'EATRM, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci à partir des déclarations de revenus.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des trois enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

### C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section présente quelques indicateurs de qualité pour chacune des trois enquêtes. Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CVs) estimés sont présentés pour les variables recettes totales d'exploitation (revenus) et dépenses totales d'exploitation (dépenses). Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 \$ millions soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 \$ millions proviennent de valeurs non imputées et que 5 \$ millions soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 \$ millions divisés par 25 \$ millions) ou de 20 %. On note que les estimations de CVs ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CVs présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles.

Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations. Plus le coefficient de variation et le taux d'imputation relatif sont faibles, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête (cas résolus et non résolus). Une unité non résolue faisant partie du champ de l'enquête, réfère au cas où l'unité est sélectionnée pour l'enquête et dont le statut à la fin de la période d'enquête est inconnu. Cette unité est néanmoins considérée comme faisant toujours partie du champ de l'enquête. Par exemple, une unité sélectionnée au niveau III de l'EATRM qui n'a pu être rejointe lors de l'ITAO, mais pour laquelle des données financières sont disponibles est considérée comme non résolue mais faisant partie du champ de l'enquête.

**Table 8.5**  
**1991 Annual Motor Carriers of Freight Survey -**

**Quality Measures by Province or Territory of Domicile<sup>1</sup>**

**Tableau 8.5**  
**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1991 -**

**Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile<sup>1</sup>**

Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Level II Niveau II		Level III, For-hire Carriers Niveau III, transporteurs pour compte d'autrui		Level III, Owner Operators Niveau III, chauffeurs contractants	
	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	Response Rate (%)	CV (%)	Response Rate (%)	CV (%)
	Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%) <sup>2</sup>	Taux de réponse (%) <sup>3</sup>		Taux de réponse (%) <sup>3</sup>	
Newfoundland - Terre-Neuve	73.0		73.9		75.0	
Revenues - Revenus		52.0		1.8		2.6
Expenses - Dépenses		45.0		4.6		4.8
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	100.0		95.0		63.6	
Revenues - Revenus		51.0		0.6		2.4
Expenses - Dépenses		-		0.5		4.4
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	88.0		79.2		70.6	
Revenues - Revenus		25.0		1.8		3.3
Expenses - Dépenses		7.0		2.9		3.9
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	86.0		71.4		66.0	
Revenues - Revenus		16.0		1.7		1.9
Expenses - Dépenses		18.0		1.4		3.3
Quebec - Québec	95.0		81.0		69.9	
Revenues - Revenus		17.0		1.9		1.7
Expenses - Dépenses		16.0		2.3		2.4
Ontario	90.0		67.4		60.6	
Revenues - Revenus		28.0		2.6		2.5
Expenses - Dépenses		17.0		3.9		3.7
Manitoba	94.0		64.0		59.7	
Revenues - Revenus		36.0		5.4		4.3
Expenses - Dépenses		16.0		4.4		5.1
Saskatchewan	85.0		66.7		57.1	
Revenues - Revenus		32.0		3.1		4.1
Expenses - Dépenses		38.0		2.9		5.3
Alberta	90.0		76.8		61.3	
Revenues - Revenus		27.0		3.0		2.8
Expenses - Dépenses		28.0		3.4		3.4
British Columbia - Colombie-Britannique	87.0		60.9		53.5	
Revenues - Revenus		28.0		2.5		1.9
Expenses - Dépenses		25.0		3.6		2.0
Yukon	..		44.4		65.2	
Revenues - Revenus		..		2.8		11.4
Expenses - Dépenses		..		2.6		11.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	..		25.0		55.6	
Revenues - Revenus		..		37.7		5.2
Expenses - Dépenses		..		38.3		4.2
Canada	90.0		72.5		61.9	
Revenues - Revenus		26.0		1.0		1.0
Expenses - Dépenses		22.0		1.4		1.4

<sup>1</sup> Quality measures for Level I carriers are not available. - Les mesures de qualité pour les transporteurs de niveau I ne sont pas disponibles.

<sup>2</sup> Total operating revenues and expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. - Les recettes et dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (variables obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.

<sup>3</sup> Response rates apply for operational data collected by telephone. These are mainly affected by the inability to reach all in-sample units during the collection period (unreached units). Missing operational data are imputed using the financial data available for all units in the sample. Important correlations between the two types of data are therefore fully exploited. - Ces taux de réponse ne s'appliquent qu'aux données d'exploitation recueillies par téléphone. L'incapacité de rejoindre toutes les unités faisant partie du champ de l'enquête (unités non rejointes) pendant la période de collecte, influe particulièrement sur les taux de réponse. Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon. De cette façon, on tient compte des corrélations importantes entre ces deux types de données.

Table 8.6  
1991 Annual Motor Carriers of Freight Survey –  
Level III<sup>1</sup>

Relative Imputation Rates for Selected  
Operational Variables – Canada Level

Variables	Relative Imputation Rate (%)	
	Taux d'imputation relatif (%) <sup>1</sup>	
	Reached Units Unités rejointes <sup>2</sup>	Unreached Units Unités non rejointes <sup>2</sup>
Principal Type of Transportation Activity – Genre de service de transport principal	–	48.8
Total Employment – Total de l'emploi		
Full Time – Plein temps	2.4	43.1
Part Time – Temps partiel	1.5	46.1
Fuel Consumed in Litres – Carburant consommé en litres	23.0	42.2

<sup>1</sup> Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited. – Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

<sup>2</sup> Reached Units: in-scope units for the survey that were contacted and reached by telephone. Unreached Units: in-scope units for the survey that were not reached during the collection period. – Unités rejointes: unités faisant partie du champ de l'enquête et qui furent contactées et rejointes par téléphone. Unités non rejointes: unités faisant partie du champ de l'enquête mais qui n'ont pu être rejointes pendant la période de collecte.

Tableau 8.6  
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de  
marchandises de 1991 – Niveau III<sup>1</sup>  
Taux d'imputation relatifs pour certaines variables  
d'exploitation – Canada



Table 8.7

## 1992 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -

## Quality Measures by Province or Territory of Domicile

Tableau 8.7

## Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992 -

## Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile

Province or Territory of Domicile	1 <sup>st</sup> Quarter - 1 <sup>er</sup> trimestre			2 <sup>nd</sup> Quarter - 2 <sup>ème</sup> trimestre		
	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	CV (%)	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	CV (%)
	Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%)		Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%)	
Newfoundland	55.6			33.3		
Revenues		26.2	1.3		19.2	1.1
Expenses		26.4	0.6		18.2	0.2
Prince Edward Island	100.0			100.0		
Revenues		-	...		-	...
Expenses		-	...		-	...
Nova Scotia	87.5			87.5		
Revenues		14.6	4.0		9.9	4.6
Expenses		16.3	1.5		13.2	0.7
New Brunswick	87.5			78.1		
Revenues		3.8	1.8		7.8	0.7
Expenses		3.4	1.2		9.2	1.2
Quebec	84.1			76.1		
Revenues		7.7	13.4		12.6	7.7
Expenses		7.4	13.6		11.7	7.4
Ontario	82.5			70.1		
Revenues		16.4	4.6		18.7	4.2
Expenses		15.3	4.7		19.5	4.4
Manitoba	89.5			79.0		
Revenues		4.2	3.1		4.0	14.7
Expenses		3.8	2.6		4.1	13.0
Saskatchewan	73.3			66.7		
Revenues		6.6	1.3		8.9	0.2
Expenses		6.8	1.2		10.7	0.2
Alberta	78.3			75.0		
Revenues		25.0	4.6		20.1	3.3
Expenses		25.6	1.9		19.1	4.1
British Columbia	65.2			60.9		
Revenues		43.0	1.9		36.5	3.6
Expenses		48.1	2.4		39.9	4.5
Yukon	33.3			33.3		
Revenues		11.0	...		16.1	...
Expenses		13.3	...		3.3	...
Northwest Territories	60.0			40.0		
Revenues		5.5	...		10.3	...
Expenses		9.9	...		12.8	...
Canada	78.7			70.9		
Revenues		16.4	3.3		17.0	2.6
Expenses		16.5	3.3		17.6	2.6

**Table 8.7**  
**1992 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -**

**Quality Measures by Province or Territory of Domicile - Concluded**

**Tableau 8.7**

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992 -**

**Mesures de qualité selon la province ou le territoire de domicile - fin**

3rd Quarter - 3ième trimestre			4th Quarter - 4ième trimestre			Province ou territoire de domicile
Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	CV (%)	Response Rate (%)	Relative Imputation Rate (%)	CV (%)	
Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%)		Taux de réponse (%)	Taux d'imputation relatif (%)		
44.4	17.3 17.1	1.0 0.2	55.6	30.0 28.8	1.1 0.2	Terre-Neuve Revenus Dépenses
100.0	- -	... ...	100.0	- -	... ...	Île-du-Prince-Édouard Revenus Dépenses
93.8	8.5 27.3	7.1 0.2	87.5	42.6 36.0	6.1 2.0	Nouvelle-Écosse Revenus Dépenses
81.3	4.1 4.0	1.5 2.4	90.6	2.5 4.7	1.8 1.9	Nouveau-Brunswick Revenus Dépenses
81.8	13.5 13.3	9.3 8.2	88.5	7.1 5.9	10.6 10.1	Québec Revenus Dépenses
82.3	11.4 10.3	9.2 9.1	73.7	14.1 13.3	4.7 4.9	Ontario Revenus Dépenses
94.7	2.7 2.7	2.0 1.7	84.2	4.7 4.8	8.4 6.6	Manitoba Revenus Dépenses
83.3	7.7 7.8	3.7 0.8	66.7	10.6 16.9	4.8 1.8	Saskatchewan Revenus Dépenses
88.1	6.9 8.0	1.5 2.5	83.1	9.9 13.8	1.5 2.1	Alberta Revenus Dépenses
63.1	41.6 47.0	5.7 6.9	60.6	41.2 45.8	5.7 6.8	Colombie-Britannique Revenus Dépenses
33.3	17.2 15.6	... ...	33.3	2.1 1.3	... ...	Yukon Revenus Dépenses
60.0	3.4 7.2	... ...	60.0	5.2 8.4	... ...	Territoires du Nord-Ouest Revenus Dépenses
79.8	12.5 13.1	4.3 4.2	77.1	13.3 14.0	3.0 2.9	Canada Revenus Dépenses

Table 8.8

1991 For-Hire Trucking (Commodity Origin/  
Destination) Survey -

Response Rates for the First Stage Sample  
(Carriers) by Province or Territory of Domicile

Tableau 8.8

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui  
(origine et destination des marchandises) de 1991 -

Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré  
(transporteurs) selon la province ou le territoire de  
domicile

Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Response Rate (%) Taux de réponse (%)			
	Qtr1	Qtr2	Qtr3	Qtr4
Newfoundland - Terre-Neuve	66.7	60.0	75.0	90.0
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	100.0	100.0	100.0	...
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	100.0	100.0	100.0	93.3
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	100.0	100.0	100.0	100.0
Quebec - Québec	96.7	96.6	100.0	92.9
Ontario	95.1	88.8	95.3	94.3
Manitoba	100.0	100.0	100.0	93.3
Saskatchewan	100.0	87.5	80.0	100.0
Alberta	91.7	93.0	93.8	100.0
British Columbia - Colombie-Britannique	92.5	92.9	95.5	95.5
Yukon	100.0	100.0	100.0	100.0
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	...	...	...	...
<b>Canada</b>	<b>95.3</b>	<b>92.2</b>	<b>95.2</b>	<b>95.0</b>



## Glossary

**Asset Turnover Ratio.** A measure of profitability obtained by dividing total operating revenues by total assets.

**Bill of Lading.** A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

**Carrier.** A carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

**Central Frame Data Base.** It is a centrally maintained database of businesses in Canada. Each name is given a unique identification number and classified according to the Standard Industrial Classification.

**Class I (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey).** Carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more.

**Class II (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey).** Carriers which earned gross annual intercity revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

**Commodity.** The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level of detail. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

**Compensation.** Total compensation reflects the gross amount earned by the employees of a carrier, and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income. Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

**Current Ratio.** A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

**Debt Ratio.** The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

**Debt-Equity Ratio.** A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

**Destination.** The point to which goods were delivered by the final carrier.

**Domestic Shipment.** Shipment whose origin and destination are in Canada.

**Equity Ratio.** The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

**Establishment.** An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

**Fiscal Year (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey).** The calendar year from January 1 to December 31, immediately prior to the year in which the data are collected.

**Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey).** The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1991 and March 31, 1992.

**For-Hire Carrier.** Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

**Industry Activity Statistics.** Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

**Industry Structure Statistics.** Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

**Intercity Motor Carriers.** Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

**Intercity Shipment.** A shipment transported a distance greater than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

**Interline Shipments.** The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

**International Motor Carrier.** A for-hire or private carrier that operates in Canada and the United States.

**Interprovincial Motor Carrier.** A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

**Invoice.** A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

**Level I Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey).** For-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more.

**Level II Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey).** For-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million.

**Level III Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey).** For-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

**Level IV Carriers.** Private carriers with annual operating expenses of \$1 million and more. **(Data on these carriers are not included in this publication.)**

**Leverage.** The extent to which the firm has been financed by debt.

**Local Motor Carriers.** Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

**Off-Highway Motor Carriers.** Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

**Operating Expenses.** Operating expenses include expenses incurred in carrying for-hire motor carrier freight operations only. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

**Operating Ratio.** The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues (before income taxes deductions).

**Operating Revenues.** Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

**Origin.** The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

**Owner Operators (or lessor operators).** Owner operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

**Pool Car Operators.** Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

**Private Carrier.** A company which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) and transports its own freight using dedicated drivers.

**Probill.** A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

**Profit Margin.** Indicates the profit earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenues.

**Province or Territory of Domicile.** The province or territory where the head office of the carrier is located.

**Response Rate.** The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

**Return on Equity.** A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

**Return on Investment.** Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

**Salaries and Wages.** Total compensation minus supplementary labour income.

**Sampling.** A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

**Shipment (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey).** A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

**Shipping Document.** Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

**Standard Industrial Classification (SIC).** A 1980 classification which allows the production of an integrated system of economic statistics by breaking down the total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are made of establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles.

**Tonne-Kilometre.** An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

**Transportation Revenue.** Transportation revenue includes amounts received for local freight service, intercity service and also government subsidies received to provide these services. Transportation revenue does not include revenues obtained by providing incidental services related to transportation activities such as commission, insurance, warehousing, etc.

**Trip.** This is the reporting unit for the industry activity portion of the Private Trucking Survey. Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

**Trip Report.** A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

**Truck Rental Firms.** Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

**Waybill.** See Probill.

**Weight (Mass).** An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items are not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

**Working Capital Ratio.** See current ratio.



## Glossaire

**Bordereau d'envoi.** Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

**Catégorie I (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de 12 millions \$ ou plus.

**Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$.

**Chauffeurs contractants.** Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériels semblables appartenant à des transporteurs.

**Classification type des industries (CTI).** Cette classification de 1980 permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale en industries. Les industries du camionnage (Groupe industriel 456) sont formés d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du Grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés).

**Coefficient de liquidité générale.** Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

**Dépenses d'exploitation.** Les dépenses d'exploitation incluent *seulement* les dépenses encourues suite aux activités de transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

**Destination.** Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

**Document d'expédition.** Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

**Effet de levier.** L'effet de l'endettement d'une entreprise.

**Entreprises de location de camions.** Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

**Établissement.** Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

**Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** L'année civile, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

**Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre).** L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1<sup>er</sup> avril 1991 et le 31 mars 1992.

**Expédition interne.** Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

**Expédition interurbaine.** Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

**Facture.** Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

**Feuille de route.** Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

**Fichier principal du registre des entreprises.** Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

**Groupeurs de marchandises.** Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

**Lettre de transport.** Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leurs poids et les frais de transport.

**Lettre de voiture.** Voir bordereau d'envoi.

**Livraison (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Une quantité de marchandises transportée par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).



**Marchandise.** Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres. Les estimations de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination, sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

**Marge bénéficiaire.** Indique la marge bénéficiaire enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

**Origine.** Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route.

**Poids (masse).** Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

**Province ou territoire de domicile.** Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

**Ratio d'autonomie financière.** Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

**Ratio d'endettement.** Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

**Ratio d'exploitation.** Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation (avant les déductions pour impôts).

**Ratio des capitaux propres.** Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

**Ratio du fond de roulement.** Voir le coefficient de liquidité général.

**Recettes d'exploitation.** Les recettes d'exploitation incluent seulement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

**Recettes tirées du transport.** Les recettes tirées du transport incluent les montants obtenus pour les services de transport locaux, interurbains et aussi les subventions gouvernementales reçues pour fournir ces services. Elles ne comprennent pas les revenus obtenus pour des services indirectement reliés aux activités de transport tels que les commissions, les assurances, l'entreposage, etc.

**Rémunération.** La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

**Rendement de l'avoir.** Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

**Rendement de l'investissement.** Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

**Rotation des capitaux.** Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

**Salaires et traitements.** Rémunération totale moins le revenu supplémentaire du travail.

**Sondage.** Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

**Statistiques de l'activité de l'industrie.** Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

**Statistiques de la structure de l'industrie.** Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

**Taux de réponse.** Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

**Tonne-kilomètre.** Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

**Transferts (Liaisons inter-transporteurs).** Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

**Transporteur.** Un transporteur est responsable du transport routier des marchandises.

**Transporteurs de niveau I (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises).** Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient de 5 millions \$ ou plus.

**Transporteurs de niveau II (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises).** Transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 5 million \$.

**Transporteurs de niveau III (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises).** Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$.

**Transporteurs de niveau IV.** Transporteurs pour compte propre dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élevaient à 1 million \$ et plus. (Les données sur ces transporteurs ne sont pas incluses dans cette publication).

**Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques.** Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte propre effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

**Transporteurs routiers internationaux.** Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circulent au Canada et aux États-Unis.

**Transporteurs routiers interprovinciaux.** Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circulent dans plus d'une province ou territoire.

**Transporteurs routiers interurbains.** Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte propre effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

**Transporteurs routiers locaux.** Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte propre effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

**Transporteurs routiers pour compte d'autrui.** Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

**Transporteurs routiers pour compte propre.** Compagnies qui maintiennent leur propre flotte de camions (possédés ou loués) et qui transportent leurs propres marchandises en utilisant des chauffeurs attitrés.

**Voyage.** Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

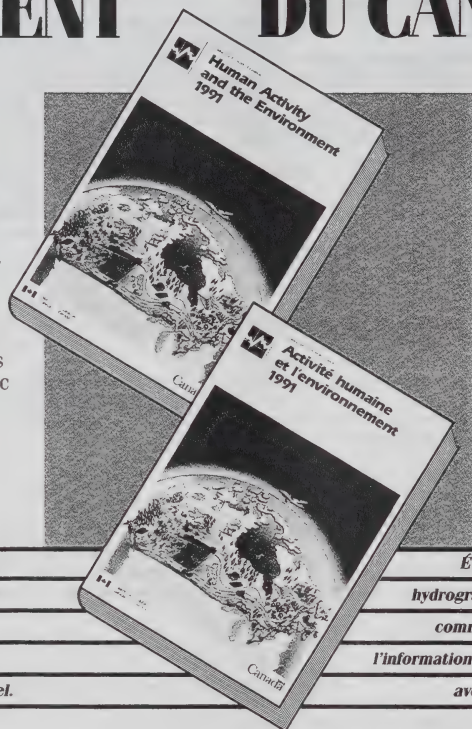


# CANADA'S ENVIRONMENT

# L'ENVIRONNEMENT DU CANADA

**E**very day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

*Human Activity and the Environment* is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.



**CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.**

**ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.**

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

**Order your copy today!**  
*Human Activity and the Environment*, (Catalogue No. 11-509E) \$35 in Canada, US \$42 in the United States and US \$49 in other countries.

**Write to:**  
Publication Sales, Statistics Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

**If more convenient, FAX your order to:**  
(613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

**For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.**

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, examine nos activités sous différents angles:

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

**Commandez votre exemplaire aujourd'hui!**  
*Activité humaine et l'environnement*, (n° de catalogue 11-509F) 35 \$ au Canada, 42 \$ (US) aux États-Unis et 49 \$ (US) dans les autres pays.  
**Écrivez à :** Vente des publications Statistique Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

**Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.**  
**Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.**



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada





# BON DE COMMANDE

Statistique Canada



Division du marketing  
Vente des publications  
Statistique Canada  
Ottawa (Ontario)  
Canada K1A 0T6



 **1-800-267-6677**  
Faites débiter votre compte  
VISA ou MasterCard. De  
l'extérieur du Canada et des  
États-Unis, composez le  
(613) 951-7277. Veuillez ne  
pas envoyer de confirmation.



 (613) 951-1584

VISA, MasterCard et bon de commande seulement.  
Veuillez ne pas envoyer de confirmation; le bon télécopié tient lieu de commande originale.

(Veuillez écrire en caractères d'imprimerie.)

Compagnie

Service

À l'attention de

Fonction

Adresse

Ville

Province

Code postal

Téléphone

Télécopieur

**Veillez vous assurer de remplir le bon au complet.**

**MODALITÉS DE PAIEMENT:**

(Cochez une seule case)

☐ Veuillez débiter mon compte    ☐ VISA    ☐ MasterCard

N° de carte

Signature \_\_\_\_\_

Date d'expiration

☐ Paiement inclus \_\_\_\_\_ \$

Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du  
Receveur général du Canada – Publications.

☐ N° du bon de commande

(Veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

[illegible]

## MERCI DE VOTRE COMMANDE!

Statistique  
CanadaStatistics  
Canada

# Canada



# CANADA A PORTRAIT

A CELEBRATION  
OF OUR GREAT NATION

# UN PORTRAIT DU CANADA

POUR CÉLÉBRER LA  
GRANDEUR DE NOTRE PAYS

Canada challenges the imagination. Imagine a country where Newfoundlanders live closer to Africans than they do to fellow Canadians in British Columbia. Or a country with an island that has a glacier bigger than Ireland. Imagine a country with two million lakes, and the world's longest coastline – but that shares a border with only one nation.

Statistics Canada has created the 54th edition of **Canada: A Portrait** as a celebration of our great nation. Drawn from Statistics Canada's rich palette of national data, it paints a picture of where we are socially, economically, culturally and politically.

Over 60 unique and beautiful photographs combined with lively text, provide a close-up look at the Canada of today.

Experience this land's remarkable natural regions and diverse human landscape through six chapters entitled: **This Land, The People, The Society, Arts and Leisure, The Economy, and Canada in the World.**

Eminent Canadians such as astronaut Roberta Bondar, former hockey star Jean Béliveau, and writer W.O. Mitchell have contributed their personal visions of Canada.

**Canada: A Portrait** is a beautiful illustration of the Canada of today.

Presented in a 30 cm X 23 cm (12 1/4" X 9") format, prestige hardcover, with over 200 pages, **Canada: A Portrait** (Catalogue No. 11-403E) is available in Canada for \$38.00 plus GST, US \$41.95 in the United States, and US \$48.95 in other countries.

To order write **Statistics Canada, Publications Sales, Ottawa, Ontario, K1A 0T6** or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. For faster ordering call toll-free **1-800-267-6677** and use your VISA and MasterCard or fax your order to **(613) 951-1584**.

Le Canada est un pays qui défie l'imagination. Imaginez un pays où les Terre-Neuviens vivent plus près des Africains que de leurs compatriotes de la Colombie-Britannique. Un pays où se trouve une île sur laquelle s'étend un glacier plus grand que l'Irlande. Imaginez un pays qui compte 2 millions de lacs et le plus long littoral du monde, et pourtant un seul voisin.

Statistique Canada a créé la 54<sup>e</sup> édition d'**Un portrait du Canada** pour célébrer la grandeur de notre pays. C'est à partir du riche éventail de données nationales de Statistique Canada que l'on a brossé ce tableau de notre situation sociale, économique, culturelle et politique.

Plus de 60 magnifiques photos, mariées à un texte vivant, offrent une vision claire et détaillée de ce qu'est le Canada d'aujourd'hui.

Découvrez les splendides régions naturelles de ce pays, de même que son paysage humain des plus diversifiés, à travers six chapitres intitulés :

**Le territoire, La population, La société, Les arts et les loisirs, L'économie et Le Canada dans le monde.**

D'éminents Canadiens, tels Roberta Bondar, astronaute, Jean Béliveau, ancienne vedette de hockey, et W.O. Mitchell, écrivain, y font part de leur vision personnelle du Canada.

**Un portrait du Canada**... un magnifique ouvrage de collection qui décrit admirablement bien le Canada d'aujourd'hui.

Présenté dans un format de 30 cm sur 23 cm (12,25 po X 9 po), dans une couverture rigide de luxe et en plus de 200 pages, **Un portrait du Canada** (N° 11-403F au catalogue) coûte 38 \$ plus TPS au Canada, 41,95 \$ US aux États-Unis et 48,95 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à **Statistique Canada, Vente des publications, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus proche. La liste figure dans la publication. Pour commander plus rapidement, composez sans frais le **1-800-267-6677** et utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou télécopiez votre commande au **(613) 951-1584**.





## THE COMPLETE PICTURE ON SURFACE AND MARINE

# TRANSPORTATION

### SAVE 20% WHEN YOU INVEST IN 4 LEADING EDGE PUBLICATIONS

**D**eregulation, free trade and global integration all affect the face of the transportation industry -- and make it essential to stay on top of all aspects of the industry.

When all the rules are changing, data on how the industry is evolving is crucial. And Statistics Canada has put together a special 4-publication package of data you can count on for information on all areas of surface and marine transportation.

#### *Trucking in Canada*

A complete analytical overview of changes in the industry and specific statistics on everything from Canada-U.S. trucking traffic to fuel use are covered in this annual publication.

Cat. No. 53-222. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

#### *Rail in Canada*

Includes an overview of the structure and activity of the rail industry. The financial, operating and commodity statistics provide a comprehensive framework for intermodal comparisons. And data on the origin and destination of international commodity movements are vital for studying the effects of free trade and other global developments.

Cat. No. 52-216. Annual. \$45 (plus GST) in Canada, US\$54 in the United States, and US\$63 in other countries.

#### *Shipping in Canada*

Major indicators on vessel traffic and port traffic data (including 41 commodity groups, containerized cargo and the ports of origin and destination).

Cat. No. 54-205. Annual. \$41 (plus GST) in Canada, US\$49 in the United States, and US\$57 in other countries.

#### *Surface and Marine Transport Bulletin*

Eight issues a year keep you informed on the latest transportation statistics, including the Quarterly Motor Carrier Freight data. And much more.

Cat. No. 50-002. Eight issues per year. \$75 (plus GST) in Canada, US\$90 in the United States, and US\$105 in other countries.

#### *The Special Transportation Package*

will keep you up-to-date on new trends, industry comparisons and leading indicators.

**Best of all, you save 20% when you invest in all four publications!** Order the *Special Transportation Package* and pay only \$165 (plus GST) in Canada, US\$198 in the U.S. and US\$230 in other countries. Quote package number 10-234.

#### **To order write:**

Marketing Division, Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

For faster ordering, call 1 800 267-6677, or fax (613) 951-1584.

Or contact the Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

## POUR TOUT SAVOIR SUR LES

# TRANSPORT

### MARITIME ET TERRESTRE

### ÉPARGNEZ 20 % À L'ACHAT DE QUATRE PUBLICATIONS D'AVANT-GARDE

**L**a déréglementation, le libre-échange et l'intégration globale sont tous des facteurs qui influent sur le secteur des transports. Il est donc essentiel de suivre l'évolution de tous les aspects de ce secteur.

Il est crucial de posséder des données sur l'évolution d'un secteur lorsque celui-ci fait l'objet d'une déréglementation. Statistique Canada a créé une série spéciale de quatre publications qui présentent des données sur tous les aspects des transports maritime et terrestre.

#### *Le camionnage au Canada*

Cette publication comporte une analyse détaillée de l'évolution de ce secteur d'activité, ainsi que des statistiques précises sur des sujets variés, du trafic entre le Canada et les États-Unis à la consommation de carburant.

Publication annuelle n° 53-222 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

#### *Le transport ferroviaire au Canada*

Cette publication présente un aperçu de la structure et des activités du secteur du transport ferroviaire. Les données détaillées sur les finances, l'exploitation et les marchandises transportées permettent d'établir des comparaisons entre les différents modes de transport. Par ailleurs, les données sur l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises sont essentielles à l'étude des effets du libre-échange et d'autres événements internationaux.

Publication annuelle n° 52-216 au catalogue. 45 \$ (TPS en sus) au Canada, 54 \$ US aux États-Unis et 63 \$ US dans les autres pays.

#### *Le transport maritime au Canada*

La publication présente d'importants indicateurs sur le trafic des navires et le trafic portuaire (y compris 41 groupes de marchandises, le fret conteneurisé ainsi que les ports d'origine et de destination).

Publication annuelle n° 54-205 au catalogue. 41 \$ (TPS en sus) au Canada, 49 \$ US aux États-Unis et 57 \$ US dans les autres pays.

#### *Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime*

Dans les huit numéros, vous trouverez les statistiques les plus récentes sur les transports, ainsi que les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, et plus encore.

Publication n° 50-002 au catalogue. Huit numéros par année au coût de 75 \$ (TPS en sus) au Canada, 90 \$ US aux États-Unis et 105 \$ US dans les autres pays.

#### *Grâce à cette série spéciale de publications sur les transports*

vous serez informé des nouvelles tendances, des comparaisons établies et des indicateurs clés.

**En plus, vous obtenez un rabais de 20 % à l'achat des quatre publications.** Commandez la *série spéciale sur les transports* et ne payez que 165 \$ (TPS en sus) au Canada, 198 \$ US aux États-Unis et 230 \$ US dans les autres pays. Citez la série n° 10-234.

#### **Pour commander, écrivez à :**

Division de la commercialisation, Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Pour commander plus rapidement, composez le 1-800-267-6677 ou télécopiez votre commande au (613) 951-1584. Vous pouvez également vous adresser à l'un des centres régionaux de consultation de Statistique Canada qui figurent dans la publication.

374500052



